

20020988



## Kannonkosken kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma



08 TIEH/K-S



Kannonkosken  
kunta

# **Kannonkosken kunnan liikenneturvallisuuksuunnitelma**



**Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri  
Kannonkosken kunta**

Jyväskylä 2001

Raportin tuotanto:  
Tieliikelaitos  
Konsultointi, Tieto- ja asiantuntijapalvelut

Kartat © Karttakeskus oy  
Taajaman karttapohja © Kannonkosken kunta

Tampere 2001



**Tiehallinto**

Keski-Suomen tiepiiri

Cygnauksenkatu 1  
PL 58  
40101 JYVÄSKYLÄ  
Puhelinvaihte 0204 22 156

Kannonkosken kunta

Järvitie 1  
43300 KANNONKOSKI  
Puhelinvaihte 014 – 469 211

## TIIVISTELMÄ

Työn tarkoituksena on laatia kokonaisvaltainen Kannonkosken kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma, joka sisältää liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset parannusehdotukset sekä liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen toimintasuunnitelman.

Kannonkoski sijaitsee Länsi-Suomen läänissä, Keski-Suomen maakunnassa. Kannonkosken yleisen tieverkon rungon muodostavat kantatie 77 Kyyjärvi - Siilinjärvi sekä maantie 648 Saarijärvi - Kannonkoski. Kannonkosken kunnan tieverkolla on tapahtunut keskimäärin 13 onnettomuutta vuodessa, joista keskimäärin 2 on johtanut loukkaantumiseen. Kannonkoskella ei tapahtunut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Pääosin onnettomuudet tapahtuivat yleisellä tieverkolla. Kannonkosken kunnan eri hallintokunnissa tehdään jo nykyisin liikenneturvallisuustyötä. Työtä kuitenkin tehdään pikemminkin hallintokuntaakohtaisesti kuin yhdessä.

Liikenneympäristön ongelmakohteita kartoitettiin onnettomuustilastojen, tienkäyttäjäkyselyiden, asiantuntijahaastatteluiden ja maastokäyntien avulla. Liikennekasvatuksen ja -valistuksen nykytilaa selvitettiin alustavasti puhe- linhaastatteluin ja täsmennettiin eri hallintokunnille järjestetyissä ideaseminaareissa. Onnettomuus- ja nykytilanneanalyysien sekä hankeryhmän päätösten pohjalta sovittiin liikenneturvallisuustyön keskeisiksi tavoitteiksi Kannonkoskella:

### LIKENNETURVALLISUUSTYÖN PÄÄTAVOITTEET:

- ⇒ Vähentää jatkuvasti henkilövahinko-onnettomuuksiin johtaneiden onnettomuuksien määrää.
- ⇒ Parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta.
- ⇒ Vähentää suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia
- ⇒ Ehkäistä huumavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamista
- ⇒ Vaikuttaa tielläliikkujien "höltyneeseen" liikennekäyttäytymiseen.
- ⇒ Parantaa eri hallinnonalojen ja sidosryhmien välistä liikenneturvallisuustyötä.
- ⇒ Luoda päälinjat jatkuvalla liikenneturvallisuustyölle.



Keskeisimmäksi liikenneympäristön parantamiskohteeksi Kannonkoskella nousi kirkonkylän läpi kulkevan Leppälänkyläntien (mt 648) kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen. Kaikkiaan Kannonkosken alueelle esitettiin 19 teknistä, liikenneympäristöön kohdistuvaa toimenpidettä. Toimenpiteistä on esitetty toimenpideluokka, toteuttamisvastuu, alustava kustannusarvio ja vaikutus liikenneturvallisuuteen. Asetettuja liikenneturvallisuustavoitteita ei saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistuvilla teknisillä toimenpiteillä, vaan hallintokuntien jatkuva liikenneturvallisuustyö, kasvatus, tiedotus ja valistus ovat merkittävä osa kokonaisvaltaista liikenneturvallisuuden parantamista ja liikenneturvallisuustyön merkityksen lisäämistä. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja toimenpiteet on esitetty toimintasuunnitelmissa.

Liikenneturvallisuustyötä koordinoi jatkossa kunnan eri hallintokuntien muodostama liikenneturvallisuustyöryhmä. Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano vahvistetaan valtuustossa yhdessä vuosittaisten liikenneturvallisuustyölle asetettujen tulostavoitteiden kanssa. Lisäksi liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamista seurataan joka toinen vuosi kokoontuvassa työryhmässä. Tähän työryhmään kuuluvat Kannonkosken kunnan, Keski-Suomen tiepiirin, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen ja Liikenneturvan edustajat.

## ALKUSANAT

Kannonkosken kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu yhteistyössä Keski-Suomen tiepiirin, Kannonkosken kunnan, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen, Liikenneturvan, Länsi-Suomen lääninhallituksen ja Liikenne- ja viestintäministeriön kesken. Suunnitelma käsittää liikenneympäristön parantamissuunnitelman sekä koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman. Saarijärven seudun kuntien (Kannonkosken, Karstulan, Kyyjärven ja Saarijärven) liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat osa valtakunnallista Kuntakannustin-hankekokonaisuutta, jota Liikenne- ja viestintäministeriö on rahoittanut.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on onnettomuuksien määrän vähentäminen ja vakavuusasteen pienentäminen liikenteen kasvusta huolimatta. Työn tavoitteena on ollut selvittää liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset kohteet Kannonkosken kunnan alueella sekä määrittää ja suunnitella alustavasti toimenpiteet, joilla voidaan vähentää liikenneonnettomuuksien määrää ja lieventää niiden vakavuusastetta sekä parantaa liikenneympäristöä.

Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laadinnassa on käytetty asiantuntijoina Kannonkosken kunnan sivistys-, terveys-, sosiaali- sekä teknisestä toimesta työskenteleviä henkilöitä. Suunnitelma jakaantuu kahteen osaan eli nykytila-analyysiin ja kehittämisosioon. Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman tarkoituksena on pyrkiä hahmottamaan toimenpiteet, joiden avulla tienkäyttäjät saadaan tunnistamaan liikenneympäristönsä ja oman käyttäytymisensä riskit liikenteessä sekä toimimaan sen mukaisesti.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimista on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet:

Taisto Halttunen	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Sari Virkamäki	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Kalevi Pihlasaho	Kannonkosken kunta
Petteri Katajisto	Liikenne- ja viestintäministeriö
Leena Piippa	Liikenneturva, Jyväskylä
Rauni Malinen	Länsi-Suomen lääninhallitus, Jyväskylä
Asko Hackzell	Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos

Lisäksi koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laatimisen yhteydessä on järjestetty kaksi ideaseminaaria kunnan eri hallintokuntien edustajille.

Tieliikelaitoksen Konsultoinnin Tieto- ja asiantuntijapalveluissa liikenneturvallisuussuunnitelman laatimiseen ovat osallistuneet DI Markku Uusitalon (31.5.2001 asti) ja DI Ari Vandellin (1.6.2001 lähtien) johdolla insinööri Eija Yli-Halkola ja insinööri hall.yo. Heljä Aarnikko (koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma).

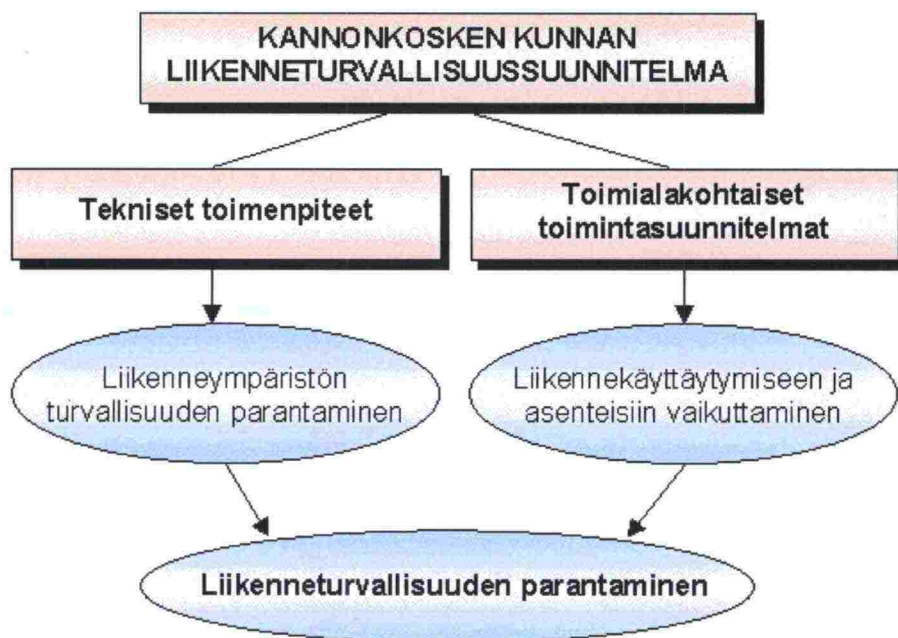
Jyväskylässä marraskuussa 2001  
Keski-Suomen tiepiiri  
Kannonkosken kunta

ALKUSANAT	9
1. JOHDANTO	13
2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	15
2.1 Maankäyttö	15
2.1.1 Väestö	15
2.1.2 Koulut	17
2.2 Tieverkko ja liikennemäärät	18
2.2.1 Yleiset tiet	18
2.2.2 Kaava- ja yksityistiet	18
2.2.3 Liikennemäärät	19
2.2.4 Nopeusrajoitukset	19
2.3 Suunnittelutilanne	19
3. LIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT	24
3.1 Liikenneonnettomuudet	24
3.1.1 Onnettomuusmäärät ja onnettomuuksien vakavuus	24
3.1.2 Onnettomuuskustannukset	25
3.1.3 Onnettomuusluokat	26
3.2 Tienkäyttäjäkyselyt	31
3.2.1 Kyselyissä ilmenneet ongelmakohteet	31
3.3 Haastattelut ja maastokäynnit	32
3.3.1 Haastatteluissa ja maastokäynneillä ilmenneet ongelmakohteet	32
4. LIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET	34
4.1 Valtakunnalliset tavoitteet	34
4.2 Keski-Suomen maakunnan tavoitteet	34
4.3 Keski-Suomen tiepiirin tavoitteet	34
5. PARANNUSEHDOTUKSET	35
5.1 Yleistä	35
5.2 Toimenpideohjelman laadintaperiaate	35
5.3 Toimenpideluokka I	35
5.4 Toimenpideluokka II	37
5.5 Kustannukset	43
5.5.1 Toimenpideluokka I	43
5.5.2 Toimenpideluokka II	43
5.6 Toimenpiteiden vaikutukset	46
5.6.1 Nopeusrajoitusten alentaminen	46
5.6.2 Näkemien parantaminen	47
5.6.3 Liikenteen ohjaustoimenpiteet	47
5.6.4 Suojatiejärjestelyt	47
6. LIKENNEKASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA	49
6.1 Tavoitteet	49
6.2 Vaikutukset	50
6.3 Liikenneturvallisuustyön organisointi kuntatasolla	50
6.4 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen Kannonkoskella	57
7. LIKENNETURVALLISUUSTYÖN JATKUVUUS	59
LIITTEET	61



## 1. JOHDANTO

Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa sekä liikenneympäristön turvallisuus ja käytettävä kulkumuoto että ihmisten käyttäytyminen ja asenteet. Liikenneympäristöä ja sen turvallisuutta voidaan parantaa Tiehallinnon ja kuntien tekemillä teknisillä toimenpiteillä. Liikenneturvallisuutta ei kuitenkaan saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistetuilla toimenpiteillä, vaan yhtä tärkeää on vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen. Ihmisten asenteisiin voivat parhaiten vaikuttaa kuntien eri hallinnonalat: sosiaali-, sivistys- ja terveystoimi kasvattamalla, tiedottamalla ja valistamalla jokapäiväisessä toiminnassaan. Myös poliisin suorittamalla liikenteenvalvonnalla voidaan vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen.



Kuva 1. Liikenneturvallisuussuunnitelma kokonaisuutena.

Tämän työn tavoitteena on laatia kokonaisvaltainen Kannonkosken kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma, joka sisältää konkreettiseen liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset parannusehdotukset sekä kunnan toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat.



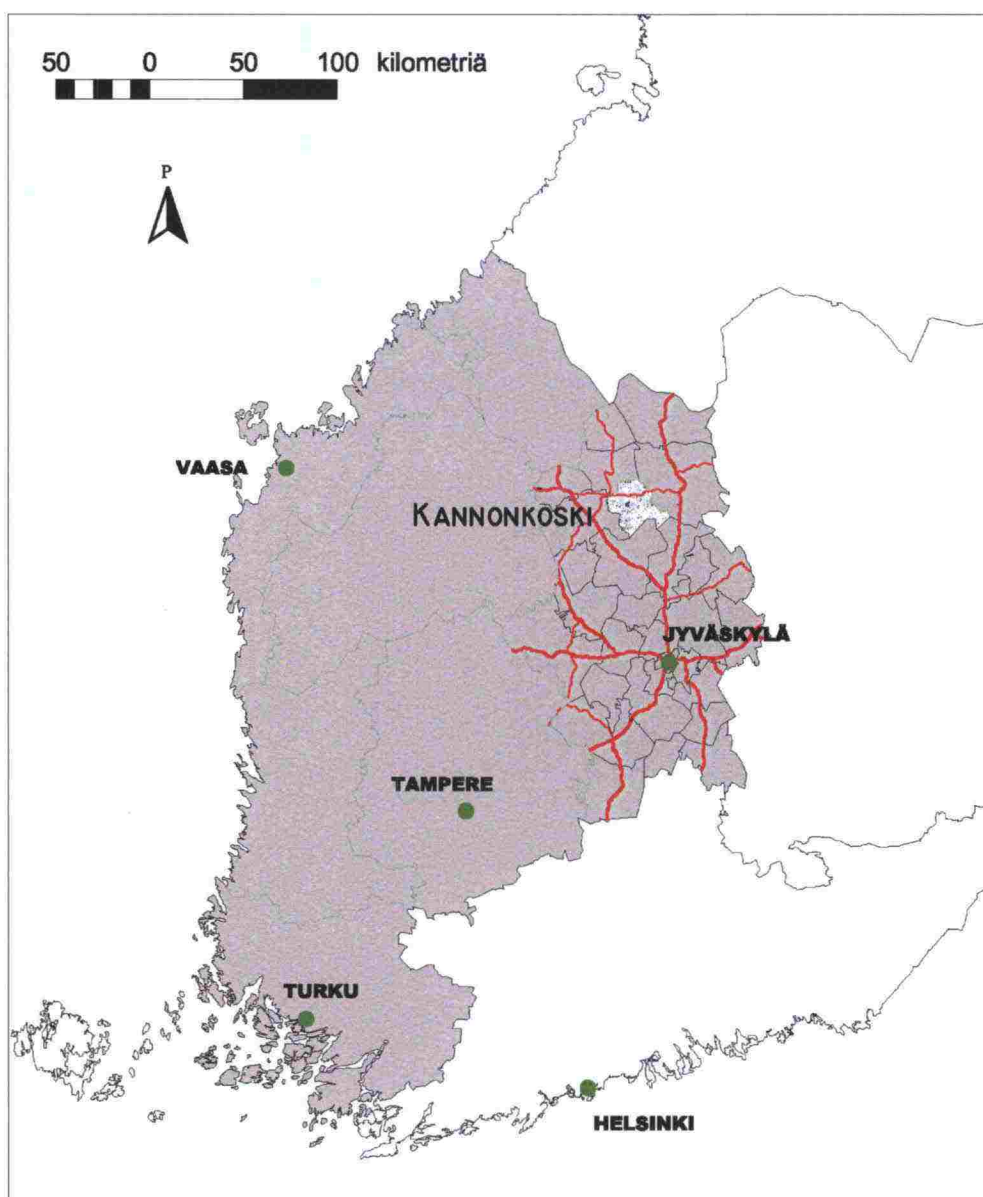
## 2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Maankäyttö

#### 2.1.1 Väestö



Kannonkosken kunta sijaitsee Länsi-Suomen läänissä, Keski-Suomen maakunnassa. Naapurikunnat ovat Saarijärven, Viitasaaren ja Äänekosken kaupungit sekä Karstulan ja Kivijärven kunnat.



Kuva 2. Kannonkosken sijainti

Kannonkosken väkiluku 30.9.2000 oli 1 736 asukasta. Väestöennusteen mukaan Kannonkosken asukasluku on laskussa.

Kannonkosken kunta sijoittuu asukasluvultaan Suomen 452 kunnan joukossa sijalle 385. Kannonkosken kokonaispinta-ala on 550 km<sup>2</sup>, josta maapinta-alaa 448 km<sup>2</sup>. Kunnan asukastiheys vuoden 1998 alussa oli noin 4 asukasta/km<sup>2</sup> maan keskiarvon ollessa 15 asukasta/km<sup>2</sup>. Väestöstä noin 37 % asuu taajama-alueella. Kunnan työpaikkaomavaraisuus on noin 89 %, mikä on valtakunnallista keskitasoa. Kannonkoskella on 373 henkilöautoa 1 000 asukasta kohti, joka on hieman vähemmän kuin Keski-Suomen ja koko maan keskimääräinen henkilöautotiheys.

Taulukko 1. Perustietoa Kannonkosken kunnasta (vuodelta 1998)

	Asukkaita	Pinta-ala km <sup>2</sup>	Asukas- tiheys as./ km <sup>2</sup>	Asuu- taaja- massa %	Työpaikka- omavar. %	Ha-tiheys ha/1000 as.
<b>Kannonkoski</b>	<b>1 801 (385.)</b>	<b>550 (173.)</b>	<b>3 (403.)</b>	<b>37 (379.)</b>	<b>89 (216.)</b>	<b>373</b>
Saarijärvi	10 749	1030	10	54	96	417
Karstula	5 364	962	6	46	101	397
Kyyjärvi	1901	470	4	51	99	352
Keski-Suomi	259 839	19386	13	74	-	374
Koko maa	5 147 349	338 147	15	57	86	376

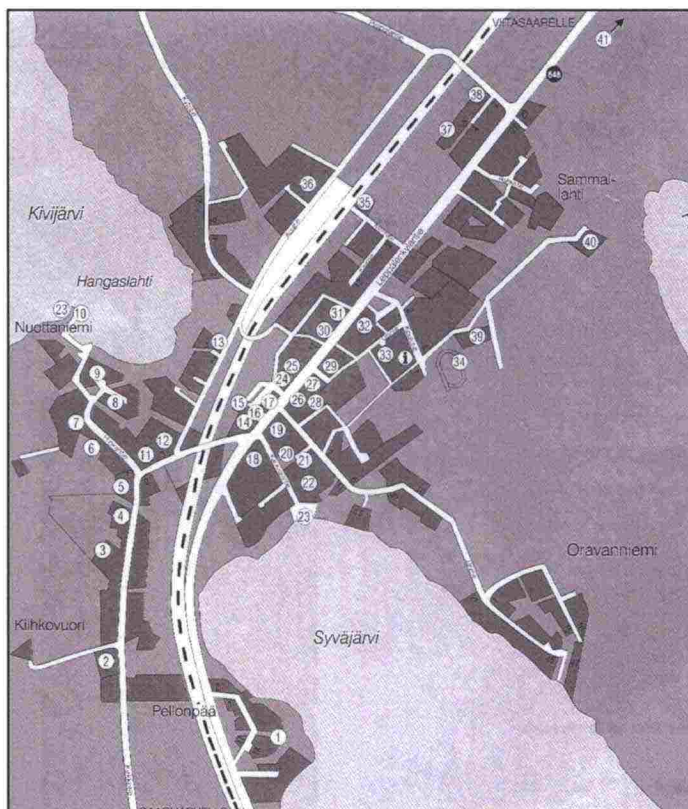
Kannonkosken väestön ikäjakauma poikkeaa merkittävästi muun Keski-Suomen ja koko maan väestön ikäjakaumasta. Kannonkosken asukkaista huomattavan suuri osuus eli 25 % on yli 64-vuotiaita. Koko maan väestöstä yli 64-vuotiaiden osuus on noin 14 %. Vastaavasti 25-44 vuotiaiden ja 15-24 vuotiaiden osuus on pienempi kuin Keski-Suomen maakunnassa ja koko Suomessa keskimäärin.

Taulukko 2. Asukkaiden ikäjakauma

	Alle 15 v. %	15-24 v. %	25-44 v. %	45-64 v. %	Yli 64 v. %	Yhteensä %
<b>Kannonkoski</b>	<b>17 (327.)</b>	<b>10 (386.)</b>	<b>22 (405.)</b>	<b>26 (203.)</b>	<b>25 (36.)</b>	<b>100</b>
Karstula	18	12	25	27	18	100
Kyyjärvi	19	14	25	25	17	100
Saarijärvi	19	12	26	25	18	100
Keski-Suomi	19	14	25	26	16	100
Koko maa	19	13	28	26	14	100

Kannonkosken kirkonkylän taajama on sijoittunut kolmen järven väliselle kannakselle. Keskustaajama muodostuu Keskustasta, Sammallahdesta, Hangaslahdesta, Nuottalasta, Kiihkovuoresta, Pellonpäästä ja Oravaniemestä. Tiiviimpää taajama-asutusta on lisäksi Kannonjärvellä, Kannonperällä, Luomalassa, Hetoperällä, Hilmonkoskella ja Vuoskoskella. Kannonkosken kunnassa on runsaasti loma-asutusta.

Kunnan elinkeinorakenne on painottunut palveluelinkeinoihin sekä maa- ja metsätalouteen. Työpaikoista valtaosa on sijoittunut keskustan alueelle. Kannonkosken keskusta on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3. Kannonkosken keskusta

### 2.1.2 Koulut

Kannonkoskella toimii vuonna 2001 kaksi ala-asteen koulua, Kannonkosken ja Kämärin koulut sekä yläaste.



## 2.2 Tieverkko ja liikennemäärät

### 2.2.1 Yleiset tiet

Yleisiä teitä Kannonkosken kunnan alueella oli vuoden 2001 alussa noin 137 km, joista kantateitä 23 km, maanteitä 59 km ja paikallisteitä 55 km. Kannonkosken yleisen tieverkon rungon muodostavat kantatie 77 Kyyjärvi - Siilinjärvi sekä seututie Saarijärvi - Kannonkoski maantie 648. Muut yleiset tiet ovat yhdystieluokkaisia. Yleinen tieverkko esitetään kuvissa 4a ja 4b (s. 22-23).

Kannonkosken kunnan alueella oleva yleiset tiet:

Kt 77	Kyyjärvi - Siilinjärvi
Mt 648	Saarijärvi - Kannonkoski
Mt 6461	Juusola – Rajamäki
Mt 6483	Kannonhaara – Kallio
Mt 6491	Kannonkosken asematie
Mt 6502	Kannonkoski – Ilomäki
Mt 6510	Saarijärvi - Kumpu
Pt 16858	Kalmari – Sapra
Pt 16885	Harjun pt
Pt 16888	Joenniskan pt
Pt 16889	Kannonkosken kk:n pt
Pt 16890	Piispalan pt
Pt 16891	Hilmonkoski – Käräjämäki
Pt 16892	Lokakylä – Talviaislahti
Pt 16934	Hilmonlahti – Huopananlahti
Pt 16935	Vuoskoski – Lokalahti

### 2.2.2 Kaava- ja yksityistiet

Keskustaajaman tärkeimpiä kokoojaluokkaisia kaava- ja yksityisteitä ovat Kankaalantie, Hiekantie, Järvitie, Koulutie ja Kujatie.

Haja-asutusalueen tärkeimpiä kokoojaluokkaisia teitä ovat Kannonjärventie Kannonjärvellä, Vihtaperäntie Kannonperällä, Hetonperäntie Hetonperässä, Jukkosuontie Hilmonkoskella ja Hilmontie Vuoskoskella.



### **2.2.3 Liikennemäärät**

Yleisen tieverkon liikennemäärät selvitettiin tierekisteritietojen pohjalta. Viikkaimmin liikennöityjä teitä ovat keskustaajaman läpi kulkeva maantie 648 (KVL-2000 oli 610 – 1 530 ajon./vrk) ja kantatie 77 (KVL-2000 oli 490 – 690 ajon./vrk). Liikennemäärien pohjana ovat tierekisteritiedot vuodelta 2000. Kuvissa 5a ja 5b (s. 24-25) esitetään yleisen tieverkon liikennemäärät (KVL-2000).

### **2.2.4 Nopeusrajoitukset**

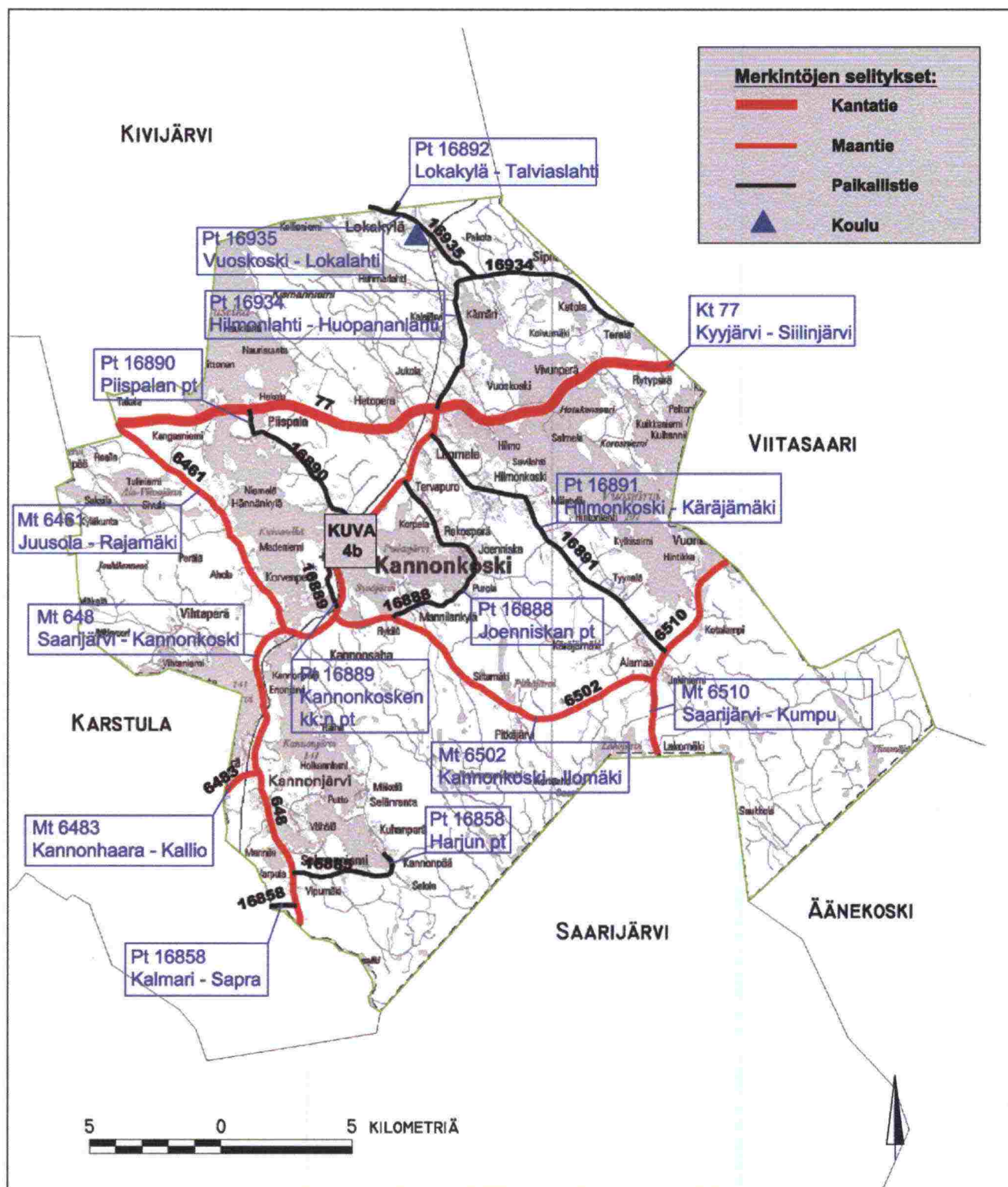
Maantiellä 648 on pääsääntöisesti nopeusrajoituksena 80 km/h. Kannonkosken keskustaajaman kohdalla on voimassa aluenoepusrajoitus 40 km/h.

Kantatiellä 77 on pääsääntöisenä nopeusrajoituksena 100 km/h. Suurusalmen kohdalla sekä maantie 648 liittymäalueella on voimassa nopeusrajoitus 80 km/h. Liitteessä 1 on esitetty Kannonkosken keskustaajaman nykyiset nopeusrajoitukset.

## **2.3 Suunnittelutilanne**

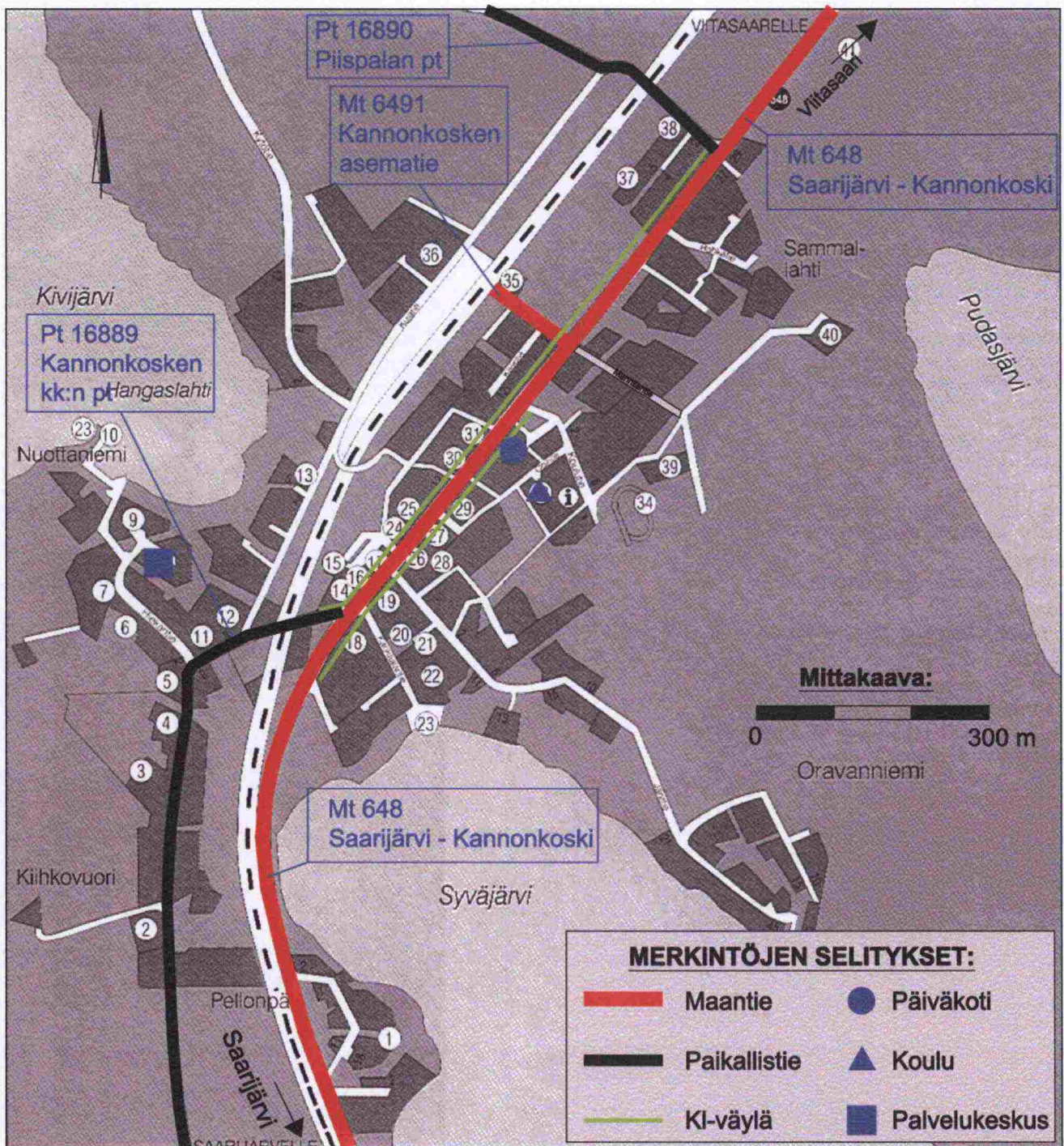
Keski-Suomen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa ei ole yhtään Kannonkosken kunnan alueella olevaa hanketta vuosille 2002 – 2006.

Kannonkosken kunta toteuttaa kaavateiden perusparannuksia vuosina 2002 – 2004.



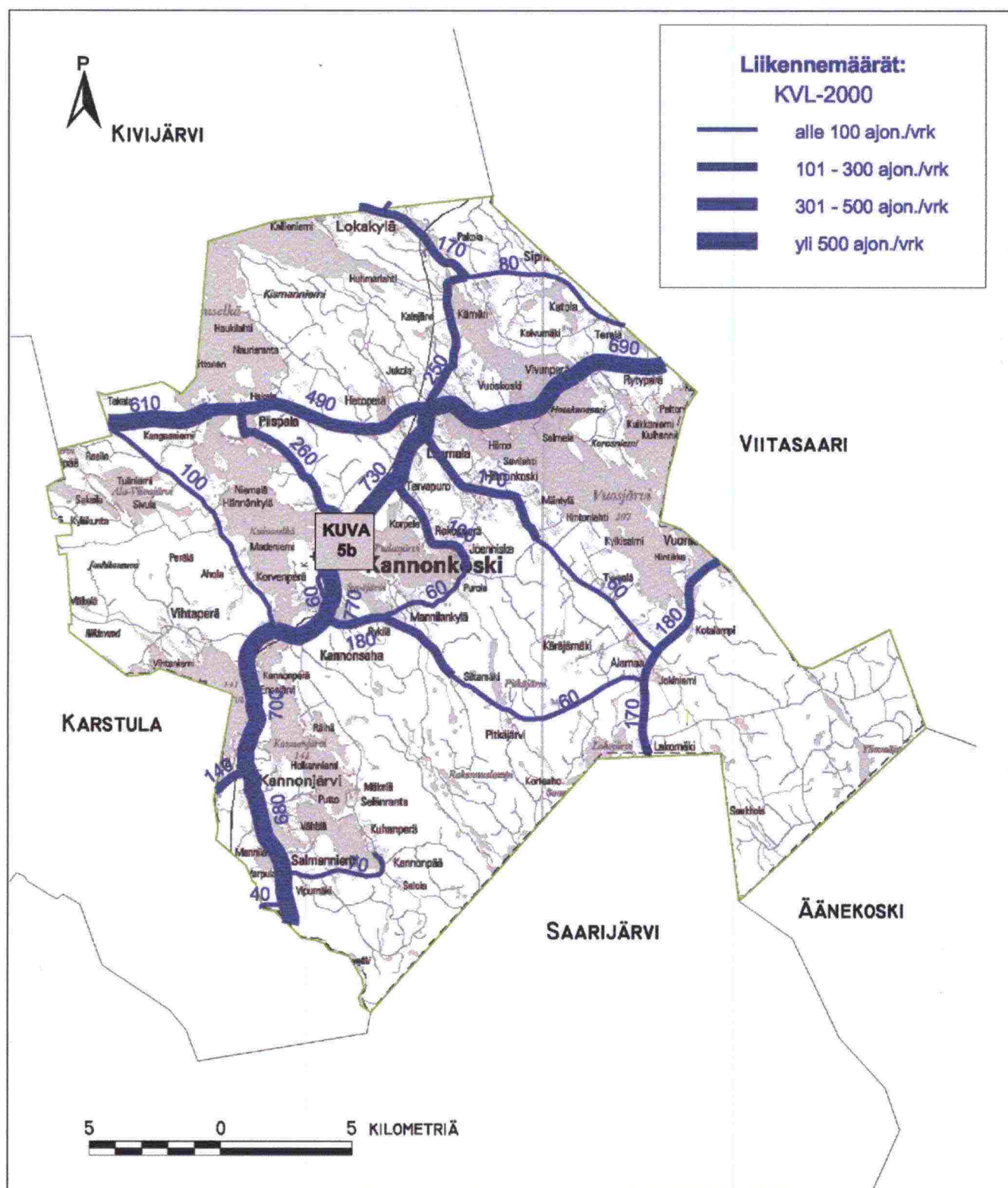
Kuva 4a. Yleinen tieverkko haja-asutusalueella





Kuva 4b. Yleinen tieverkko keskustaajamassa





Kuva 5a. Liikennemäärät haja-asutusalueella (KVL-2000)







### 3. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT

#### 3.1 Liikenneonnettomuudet

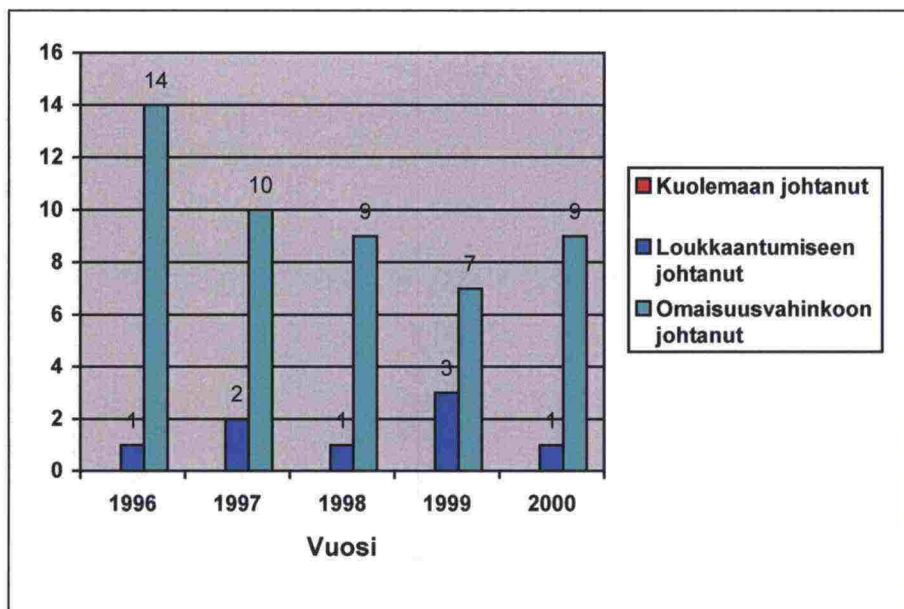
Liikenneturvallisuuden nykytila selvitettiin onnettomuus-analyysillä (poliisin tienpitäjälle ilmoittamat onnettomuudet), tienkäyttäjäkyselyillä, asiantuntijahaastatteluilla sekä maastokäyntien avulla.

Tutkimuksen mukaan poliisin tietoon tulee kaikista onnettomuuksista keskimäärin kolmasosa, loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista 2/3 ja kuolemaan johtaneista kaikki.

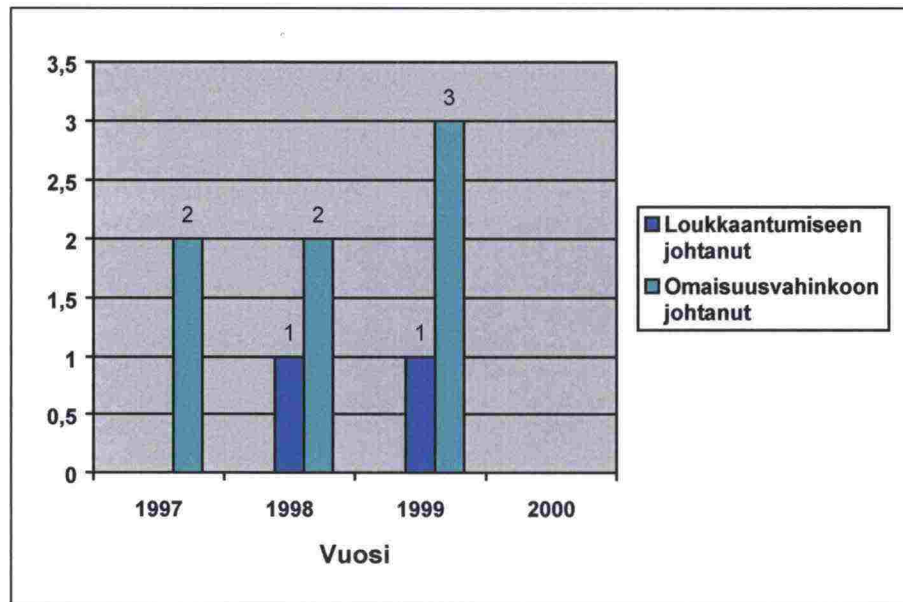


##### 3.1.1 Onnettomuusmäärät ja onnettomuuksien vakavuus

Onnettomuusanalyysin aineistona käytettiin yleisen tieverkon osalta vuosina 1996-2000 poliisin tienpitäjille ilmoittamia onnettomuuksia. Kaava- ja yksityistieverkon osalta käytettiin vuosina 1997-2000 poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia. Yleisellä tieverkolla tapahtui kaikkiaan 57 onnettomuutta ja kaava- ja yksityistieverkolla yhdeksän onnettomuutta. Onnettomuudet jakaantuivat eri vuosille kuvien 6 ja 7 osoittamalla tavalla. Onnettomuuksien tapahtumapaikat, vakavuusasteet ja tapahtumavuodet esitetään kuvissa 10a ja 10b (s. 30-31)



Kuva 6. Yleisen tieverkon onnettomuudet ja vakavuusaste Kannonkoskella 1996-2000



Kuva 7. Kaava- ja yksityistieverkon onnettomuudet ja vakavuusaste Kannonkoskella 1997-2000

Vuosina 1996-2000 yleisellä tieverkolla tapahtui 57 poliisin tienpitäjille ilmoittamaa onnettomuutta, joista kahdeksan johti loukkaantumiseen. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei tapahtunut yhtään.

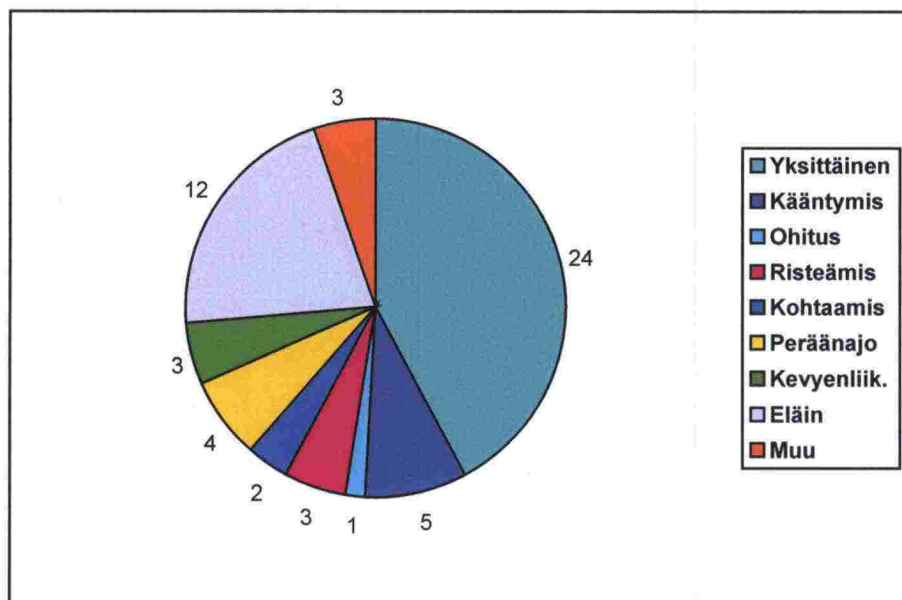
Vuosina 1997-2000 kaava- ja yksityistieverkolla tapahtui yhdeksän poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista kaksi johti loukkaantumiseen. Kaava- ja yksityistieverkolla ei tapahtunut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Lisäksi piha-alueella tapahtui yksi omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus.

### 3.1.2 Onnettomuuskustannukset

Tarkastelujakson 1997-2000 vuotuiset onnettomuuskustannukset ovat ajokustannusten 2000 mukaisilla yksikköhinnoilla laskettuna 1,1 milj.€ eli 6,3 Mmk. Tästä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osuus on 0,87 milj.€ eli 5,2 Mmk (heva-onnettomuuden yksikköarvo 2,3 Mmk) ja omaisuusvahinkoon onnettomuuteen johtaneiden onnettomuuksien osuus 0,18 € eli 1,1 Mmk (omaisuusvahinkoon onnettomuuden yksikköarvo 0,1 Mmk). Koko tarkastelujakson yhteenlasketut onnettomuuskustannukset olivat noin 4,2 milj.€ eli 25 Mmk.

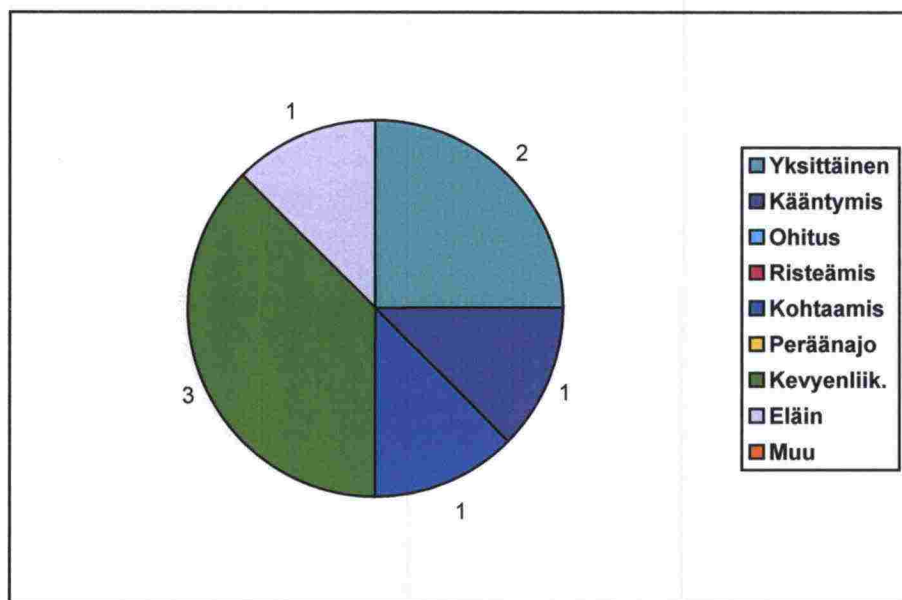
### 3.1.3 Onnettomuusluokat

Yleisen tieverkon yleisimmät onnettomuustyyppit ovat yksittäisonnettomuudet 24 kpl (42 % kaikista onnettomuuksista) ja eläinonnettomuudet 12 kpl (21 % onnettomuuksista). Kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtui yleisellä tieverkolla 3 kpl (5 %). Yleisen tieverkon kaikki onnettomuudet eri onnettomuusluokissa esitetään kuvassa 8.



Kuva 8. Yleisen tieverkon kaikki onnettomuudet eri onnettomuusluokissa

Yleisen tieverkon henkilövahinko-onnettomuuksista yleisimpiä olivat kevyen liikenteen onnettomuudet 3 kpl (38 % onnettomuuksista). Yleisen tieverkon heva-onnettomuudet eri onnettomuusluokissa esitetään kuvassa 9.



Kuva 9. Yleisen tieverkon heva-onnettomuudet eri onnettomuusluokissa



### 3.1.4 Henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1999-2000

Kannonkoskella vuosina 1998-99 tapahtuneista henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatuista onnettomuuksista noin 63 % on Kannonkoskella asuvien aiheuttamia. Kannonkosken naapurikuntien asukkaiden aiheuttamien onnettomuuksien osuus on vain noin 2 %. Muiden vieraspaikkakuntalaisten osuus onnettomuuksista johtuu Kannonkosken läpi kulkevasta kantatiestä 77 sekä mökkeilystä.

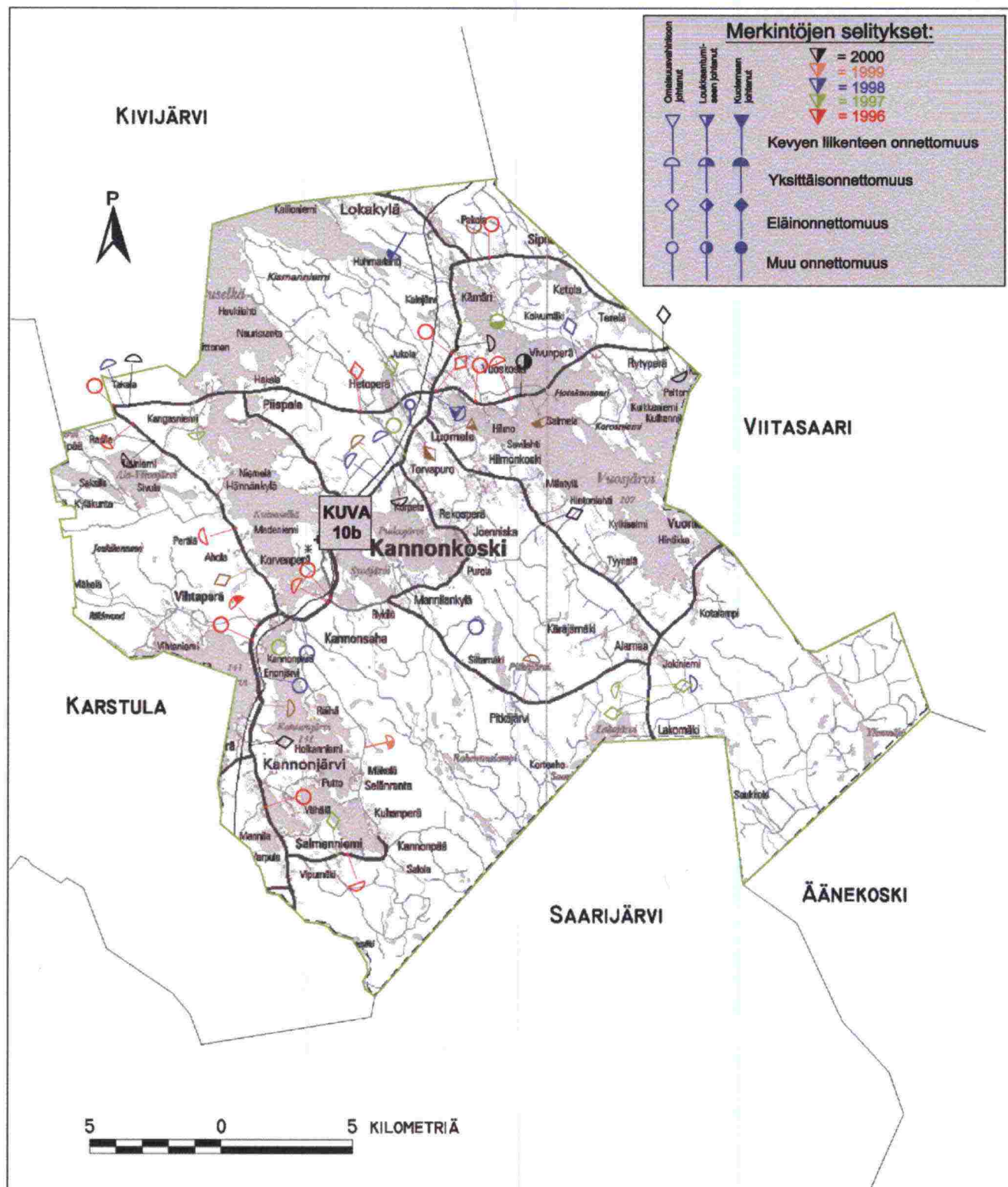
Kannonkoskisten aiheuttamista ja henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatuista onnettomuuksista noin 58 % on tapahtunut muualla kuin Kannonkoskella. Tämä kertoo, että Kannonkoskelta tehdään melko paljon työ- ja asiointimatkoja muihin kuntiin.

Taulukko 3. Kannonkoskella tapahtuneet henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1998-99

Aiheuttajan kotikunta	Onnettomuuksia kpl	%
Kannonkoski	10	63
Muu (1 onn./kunta)	6	37
<b>Yhteensä</b>	<b>16</b>	<b>100</b>

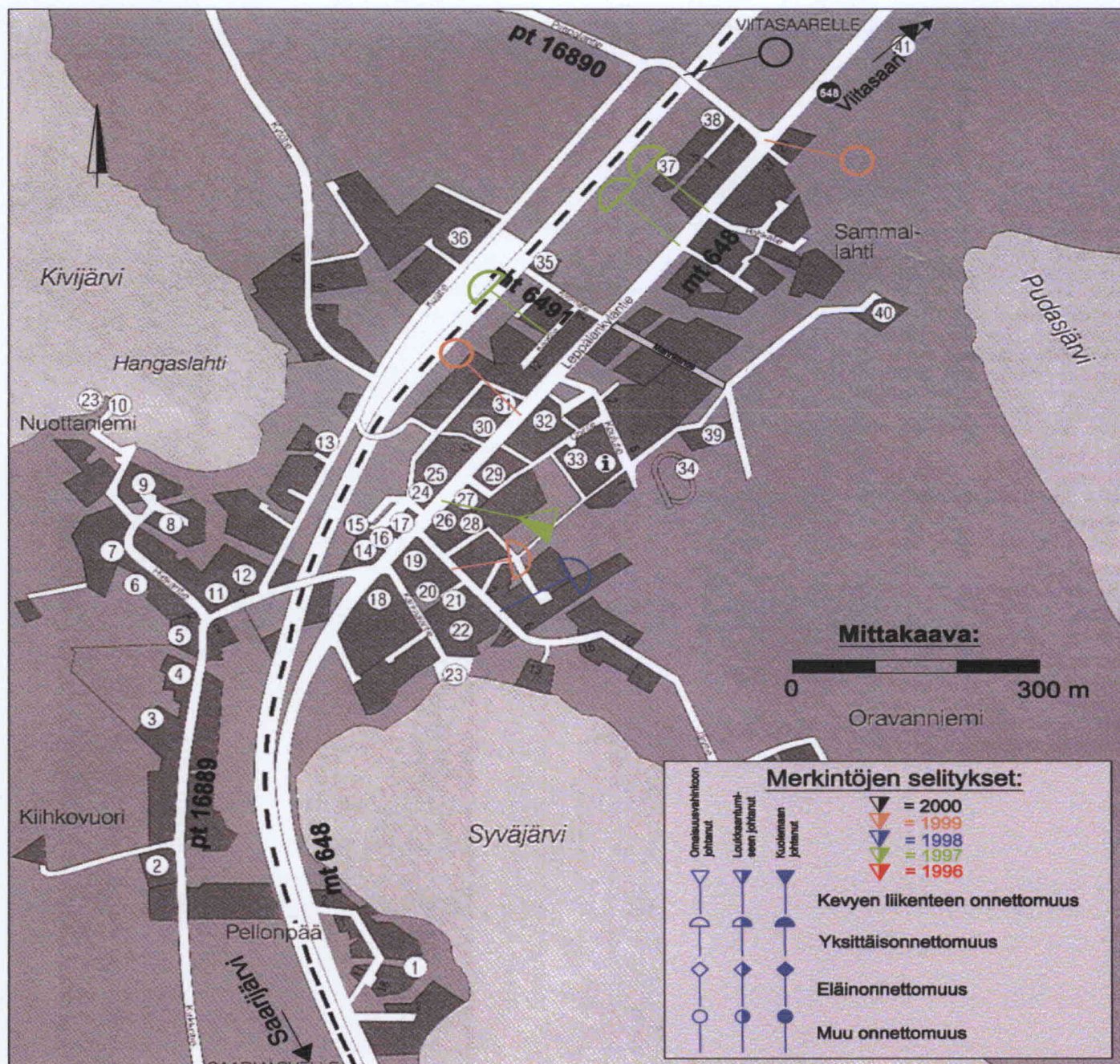
Taulukko 4. Kannonkoskelaisten aiheuttamat henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1998-99

Tapahtumapaikkakunta	Onnettomuuksia kpl	%
Kannonkoski	10	42
Helsinki	2	8
Jyväskylä	2	8
Saarijärvi	2	8
Tampere	2	8
Viitasaari	2	8
Muu (1 onn./kunta)	4	16
<b>Yhteensä</b>	<b>24</b>	<b>100</b>



Kuva 10a. Liikenneonnettomuudet haja-asutusalueella 1996-2000





Kuva 10b. Liikenneonnettomuudet keskustaajamassa 1996-2000

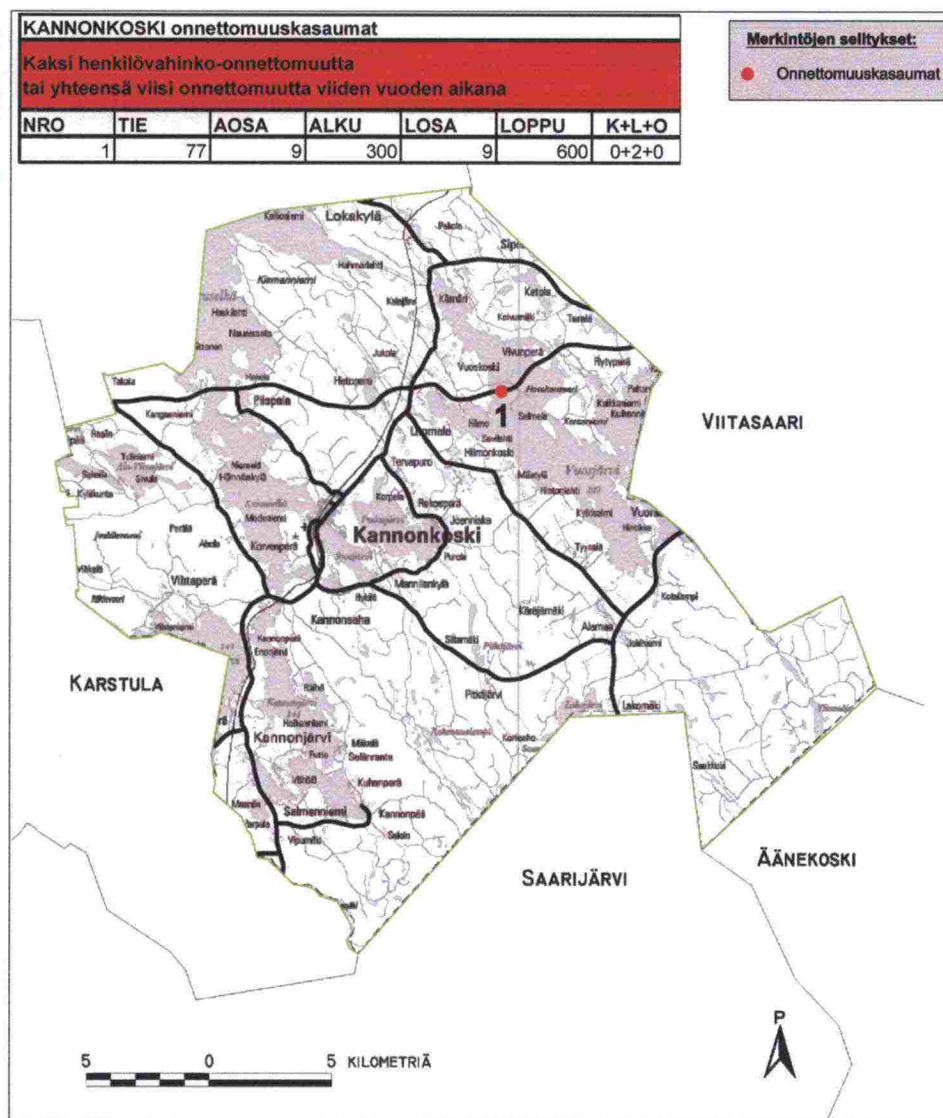


### 3.1.5 Onnettomuuksien kasaumakohdat

Onnettomuuksien vuoksi ongelmalliseksi on katsottu paikka, jossa on tapahtunut tarkastelujakson 1996-2000 aikana vähintään kolme onnettomuutta tai kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Kannonkoskella on ainoastaan yksi onnettomuuksien kasautumiskohta. Onnettomuuksien kasautumiskohta esitetään kuvassa 11.

Kannonkoskella voidaan pitää onnettomuuksien kasautumiskohtana:

1. Kt:n 77 tieosalla 9, Hotakansaaren kohdalla olevaa mutkaa. Mutkan kohdalla on tapahtunut tarkastelujakson aikana kaksi loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Onnettomuudet olivat yksittäis- ja kääntymisonnettomuuksia.



Kuva 11 Onnettomuuksien kasaumakohta



### 3.2 Tienkäyttäjäkyselyt

Liikenneturvallisuuden ongelmakohteiden kartoittamiseksi suoritettiin tienkäyttäjäkysely, joissa selvitettiin vaaralliseksi tai ongelmalliseksi koettuja kohteita tai tiejaksoja. Kohderyhmiä olivat ala-asteen koulujen 1. luokan oppilaiden vanhemmat, kylätoimikunnat, ammattiautoilijat sekä Kannonkosken neljän suurimman työpaikan työntekijät. Kyselyiden kohderyhmät valittiin siten, että ne kattoivat koko kunnan alueen ja koskivat mahdollisimman monia eri liikennemuotojen käyttäjiä. Kyselylomakkeita lähetettiin yhteensä 119 kpl ja niitä palautettiin yhteensä 49 (41%). Kyselylomake on liitteenä 2.

#### 3.2.1 Kyselyissä ilmenneet ongelmakohteet

Kyselyissä esitettiin yhteensä 45 ongelmakohtetta. Ongelmakohteet ovat osittain samoja kuin onnettomuuksien tapahtumapaikat. Esille tuli kuitenkin myös sellaisia vaaralliseksi koettuja kohteita, joissa liikennevahinkoja ei ole tilastoitu. Kyselyjen kannalta ongelmalliseksi on katsottu paikka, joka on mainittu kyselytutkimuksessa vähintään kolme kertaa. Ongelmakohteet esitetään liitteessä 3.

Kyselyissä eniten mainittuja kohteita ja puutteita olivat seuraavat:

##### **Kirkkotie (pt 16889)**

[16 mainintaa]

- kevyen liikenteen väylän puute

##### **Leppälänkyläntie (mt 648)**

- kevyen liikenteen väylän ja valaistuksen puute [ 9 mainintaa]  
välillä Pellonpään asuntoalue – Syvärannantie
- korotettujen suojateiden rakentaminen S-marketin [ 6 mainintaa]  
ja koulun/päiväkodin kohtaan
- kevyen liikenteen väylän ja valaistuksen puute [ 4 mainintaa]  
välillä Piispalan liittymä – Kannonpuu Oy

##### **Kämärintie (pt 16934)**

- Kämärin mäki [ 4 mainintaa]
- huonot näkemät Lokakyläntien (pt 16934) liittymässä [ 3 mainintaa]

##### **Järvitie**

[3 mainintaa]

- Turvaton kevyelle liikenteelle

### 3.3 Haastattelut ja maastokäynnit

Liikenneturvallisuuden ongelmakohteiden kartoittamiseksi tehtiin haastatteluja ja maastokäyntejä, joissa selvitettiin vaaralliseksi tai ongelmallisiksi koettuja kohteita tai tiejaksoja. Maastotarkasteluihin osallistuivat Kalevi Pihlasaho (Kannonkosken kunta), Asko Hackzell (Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos) ja Markku Uusitalo (Tieliikelaitos, Konsultointi). Lisäksi haastatettiin Taisto Halttusta ja Sari Virkamäkeä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri).

#### 3.3.1 Haastatteluissa ja maastokäynneillä ilmenneet ongelmakohteet

Haastatteluissa ja maastokäynneillä esitettiin yhteensä 12 ongelmakohtetta, jotka olivat osin samoja kuin kyselyissä esiin tulleet ongelmakohteet.

Haastatteluissa ja maastokäynneillä mainittuja kohteita olivat seuraavat:

##### Sininen tie (kt 77)

- Piispalantien (pt 16890) liittymään tulisi rakentaa tievalaistus ja kevyen liikenteen alikulku.
- Yhteisahontien (mt 648) ja Kämärintien (pt 16934) liittymään tulisi rakentaa tievalaistus.
- Kt:n 77 pientareita tulisi levittää seuraavan päällystystyön yhteydessä välillä Piispalantien (pt 16890) – Viitasaaren kaupungin raja.

##### Saarijärventie (mt 648)

- Tienvarren vesakointia tulisi tehostaa Saarijärventien näkemäalueilla

##### Leppälänkyläntie (mt 648)

- Välille Syvärannantie – Syväjärventie sekä välille Piispalantie – Kannonpui Oy tulisi rakentaa kevyen liikenteen väylät.
- Keskustaajaman kohdan suojatiesaarekkeisiin tulisi lisätä suojatiemerkit ja herätevarret (kuva 12).
- Keskustaajaman suojatiemerkkeihin tulisi lisätä herätevarret.
- Kankaalantien pohjoispuolella olevalle nykyiselle suojatielle sekä Asematien (mt 6491) liittymässä olevalle suojatielle tulisi rakentaa suojatiesaarekke.
- Leppälänkyläntien nopeusrajoitusta tulisi laskea 50 km -> 40 km/h keskustaajaman kohdalla.



Kuva 12. Suojatiesaarekkeisiin tulisi lisätä suojatiemerkit ja suojatiemerkeihin herätevarret

#### **Yhteisahontie (mt 648)**

- Yhteisahontielle tulisi asettaa kaartein ennakkomerkit Joenniskantien (pt 16888) liittymän läheisyyteen
- Luomalan kohdalle lähelle Hilmonkoskentien (pt 16891) liittymää tulisi asettaa hirvi-varoitusmerkki.

#### **Kirkkotie (pt 16889)**

- Kirkkotien nykyistä kevyen liikenteen väylää tulisi jatkaa Vartiolinnan liittymään saakka.
- Kirkkotien nopeusrajoitusta tulisi laskea 80 km/h → 60 km/h noin 400 metrin matkalla alkaen taajamanopeusrajoituksesta.



## 4. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

### 4.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa Liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001-2005 on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Valtioneuvosto on hyväksynyt lyhyellä aikavälillä Suomelle liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Lyhyellä aikavälillä tavoitteina ovat liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen, taajamien turvallisuuden parantaminen ja kuljettajiin vaikuttaminen sekä suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen.

Vuoden 2001 alussa Valtioneuvosto tarkisti vuonna 1997 asettamaansa liikenneturvallisuustavoitetta siten, että vuoteen 2010 liikennekuolemien määrän on oltava alle 250. Tarkistettu tavoite merkitsisi, että vuonna 2005 Suomi olisi samalla turvallisuustasolla kuin Ruotsi ja Norja ovat olleet 1990-luvun loppu puolella.

### 4.2 Keski-Suomen maakunnan tavoitteet

Keski-Suomen maakunnan onnettomuuksien vähemistavoitteet perustuvat valtioneuvoston periaatepäätökseen. Tavoitetta toteutetaan vähentämällä vakavimpia onnettomuuksia ja lieventämällä niiden seuraamuksia. Visio on nähtävä toimintaa ohjaavana periaatteena.

Onnettomuuksien vähentämistavoitteiden lisäksi asetetaan toiminnalliset tavoitteet vuosille 2001 –2005. Toiminnallisia tavoitteita ovat:

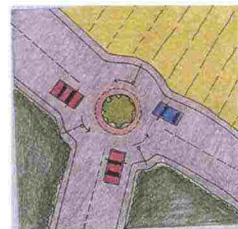
1. Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
2. Taajamien ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
3. Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen
4. Huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen ehkäiseminen
5. Tiedottamisen lisääminen

### 4.3 Keski-Suomen tiepiirin tavoitteet

Tiehallinto on sitoutunut valtakunnalliseen liikenneturvallisuuden parantamistavoitteeseen, jota tiepiirin on toteutettava kulloinkin käytettävissä olevilla resursseilla parhain mahdollisin keinoin.

Keski-Suomen tiepiirin tavoitteena on kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien jatkuva vähentäminen. Keski-Suomen tiepiirissä pyritään toteuttamaan 0-visiota, jonka mukaan kukaan perhe- tai lähipiiristä ei saisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

## 5. PARANNUSEHDOTUKSET



### 5.1. Yleistä

Maastokäyntien ja haastattelujen yhteydessä määritettiin ongelmakohteiden paranantamisehdotuksia. Työn aikana haastateltiin Taisto Halttusta ja Sari Virkamäkeä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri), Kalevi Pihlasahoa (Kannonkosken kunta) sekä Asko Hackzelia (Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos).

Parannuskohteita valokuvattiin ja kohteista laadittiin hankekortit, joissa parannuskohteet jaettiin kahteen toimenpideluokkaan. Parannusehdotukset on esitetty kuvissa 16a ja 16b (s. 44-45).

### 5.2 Toimenpideohjelman laadintaperiaate

Yleisten teiden osalta parannusehdotusten mukaisille toimenpiteille laskettiin henkilövahinko-onnettomuusvähenemät (heva-vähenemät). Laskennat suoritettiin TARVA-ohjelmalla.

Yleisten teiden toimenpiteet on jaettu kahteen toimenpideryhmään ensimmäisen vuoden tuottoasteen ja kustannusten perusteella seuraavasti:

- Toimenpideluokka I: tuottoaste yli 10 % tai yksittäisen toimenpiteen kustannukset alle 5 000 €
- Toimenpideluokka II: tuottoaste alle 10 % tai yksittäisen toimenpiteen kustannukset yli 5 000 €

Tuottoaste on laskettu 1. vuoden heva-onnettomuussäästöjen ja rakennuskustannusten suhteena. Heva-onnettomuuden kustannuksena on käytetty 2,3 Mmk/heva-onnettomuus (Tieliikenteen ajokustannukset 2000).

### 5.3 Toimenpideluokka I

#### 1A Yhteisahontie (mt 648), Joenniskantien (pt 16888) liittymä

Joenniskantien liittymän kohdalla on jyrkkä mutka. Kaarteessa on kaarteeseen taustamerkit. Kaarten ennakkomerkit puuttuvat.

Kaarteeseen molemmin puolin ehdotetaan asennettavaksi kaarteeseen ennakkomerkit.

#### 2A Leppälänkyläntie (mt 648)

Leppälänkyläntielle on asetetaan aluenopeusrajoitus 40 km/h (toimenpide 4A).

Aluenopeusrajoituksen 40 km/h havaittavuuden parantamiseksi Leppälänkyläntien ajorataan, aluenopeusrajoituksen alkamiskohtiin, ehdotetaan maallattavaksi nopeusrajoitusmerkit 40 km/h.



### 3A Kirkkotie (pt 16889)

Kirkkotien nopeusrajoitus tien alussa on 80 km/h ja taajaman kohdalla 50 km/h. Kirkkotiellä on 80 km/h nopeusrajoituksen alueella jyrkkä mutka.

Kirkkotien nopeusrajoitusta ehdotetaan alennettavaksi mutkan kohdalla 80 km/h -> 60 km/h.



Kuva 13. Kirkkotien nopeusrajoitusta ehdotetaan alennettavaksi mutkan kohdalla 80 km/h -> 60 km/h

### 4A Leppälänkyläntie (mt 648), Kirkkotie (pt 16889), Asematie (mt 6491) ja kaavatiet

Vuoden 2002 alusta astuu voimaan määräys, jonka mukaan taajaman nopeusrajoituksen ollessa 50 km/h tai korkeampi, tasa-arvoisesta risteyksestä on varoitettava erikseen tienristeysmerkillä tai risteävälle tielle on asennettava kärkikolmio tai stop-merkki.

Leppälänkyläntien nopeusrajoitusta välillä Pellonpään asuntoalue - Syvärannantie ehdotetaan laskettavaksi 80 km/h -> 60 km/h. Keskustaajaman alueella, välillä Syvärannantie – Asematie, asetetaan aluenopeusrajoitus 40 km/h. Kirkkotiellä ja Asematiellä taajamanopeusrajoitusta lasketaan 50 km/h -> 40 km/h. Lisäksi kaavatieverkolle asetetaan aluenopeusrajoitukset 40 km/h. Keskustaajaman nopeusrajoitukset esitetään liitteessä 1.

### 5A Yhteisahontie (mt 648), Luomalan kohta

Luomalan kohdalla on tapahtunut tarkastelujakson 1996-2000 aikana yksi loukkaantumiseen johtanut hirvieläinonnettomuus.

Luomalan kohdalle Hilmonkoskentien (pt 16891) eteläpuolelle ehdotetaan asennettavaksi hirvi-varoituserkit.



#### **6A Leppälänkyläntie (mt 648), keskustaajaman kohta**

Leppälänkyläntiellä keskustaajaman kohdalla on tapahtunut tarkastelujakson aikana yksi loukkaantumiseen johtanut kevyen liikenteen onnettomuus.

Kevyen liikenteen turvallisuutta ehdotetaan parannettavaksi lisäämällä suojatiesaarekkeisiin suojatiemerkit. Lisäksi nykyisten suojateiden havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi lisäämällä olemassa oleviin suojatiemerkkeihin herätevarret.

#### **7A Leppälänkyläntie (mt 648), keskustaajaman kohta**

Nykyiset suojatiet Kankaalantien pohjoispuolella ja Asematien (mt 6491) liittymässä on koettu turvattomiksi.

Kevyen liikenteen olosuhteita ehdotetaan parannettavaksi rakentamalla suojatiesaarekkeet Leppälänkyläntien nykyisille suojateille Kankaalantien ja Asematien liittymiin.

#### **8A Saarijärventie – Yhteisahontie (mt 648)**

Maantiellä 648 on tapahtunut kaksi omaisuusvahinkoon johtanutta eläinonnettomuutta.

Maantien näkemiä ehdotetaan parannettavaksi tekemällä näkemäraivauksia mt:n 648 näkemäalueilla.

### **5.4 Toimenpideluokka II**

#### **1B Sininen tie (kt 77), Piispalantien (pt 16890) liittymä**

Piispalantien liittymä on koettu leveäksi.

Piispalantielle Sinisen tien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi liittymäsaareke.

#### **2B Karstulantien (mt 6483), Leppälänkyläntien (mt 648) liittymä**

Karstulantielle Leppälänkyläntien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi liittymäsaareke.

#### **3B Kirkkotie (pt 16889), Leppälänkyläntien (mt 648) liittymä**

Kirkkotielle Leppälänkyläntien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi liittymäsaareke.

**4B Sinisen tien (kt 77), Yhteisahontien (mt 648) ja Kämärintien (pt 16934) liittymä**

Sinisellä tiellä Yhteisahontien liittymässä on tapahtunut omaisuusvahinkoon johtanut hirvionnettomuus. Lisäksi Yhteisahontiellä Sinisen tien liittymässä on tapahtunut yksi loukkaantumiseen johtanut polkupyörä- ja omaisuusvahinkoon johtanut yksittäisonnettomuus. Liittymän ongelmaksi on koettu valaistuksen puute.

Siniselle tielle, Yhteisahontielle ja Kämärintielle ehdotetaan rakennettavaksi liittymävalaistus.



Kuva 14. Sinisen tien, Yhteisahontien ja Kämärintien liittymään esitetään rakennettavaksi liittymävalaistus

**5B Sininen tie (kt 77), Piispalantien (pt 16890) liittymä**

Piispalantien varressa sijaitsee ympärivuoden toiminnassa oleva Piispalan kurssi- ja leirikeskus. Liittymän ongelmaksi on koettu valaistuksen puute.

Liittymän havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi rakentamalla Siniselle tielle ja Piispalantielle liittymävalaistus.

**6B Leppälänkyläntie (mt 648) välillä Piispalantie (16890) – Kannonpuu**

Kannonpuu on Kannonkosken suurin työnantaja. Leppälänkyläntiellä välillä Kannonkosken kirkonkylä – Kannonpuu on runsaasti työmatkaliikennettä.

Leppälänkyläntien valaistusta ehdotetaan jatkettavaksi välille Piispalantie – Kannonpuu.

**7B Leppälänkyläntie (mt 648) välillä Piispalantie (pt 16890) - Kannonpuu**

Leppälänkyläntien välillä Piispalantie – Kannonpuu on koettu olevan turvaton kevyelle liikenteelle.

Leppälänkyläntielle välille Piispalantie – Kannonpuu ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä.



Kuva 15. Leppälänkyläntielle välille Piispalantie – Kannonpuu ehdotetaan rakennettavaksi valaistus (6B) ja kevyen liikenteen väylä (7B)

**8B Leppälänkyläntie (mt 648) välillä Syväjärventie – Syvärannantie**

Leppälänkyläntien ongelmaksi on koettu kevyen liikenteen väylän puute välillä Pellonpään asuntoalue – Syvärannantie.

Leppälänkyläntielle välille Syvärannantie – Syväjärventie ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä.



**9B Kirkkotie (pt 16889) välillä Vartiolinnan liittymä – nykyisen väylän päättymiskohta**

Kirkkotien varressa sijaitsee runsaasti kevyttä liikennettä synnyttäviä kohteita (kirkko, hautausmaa, museo, seurakuntatalo sekä päiväkeskus ja palveluasuntoja). Kirkkotien ongelmaksi on koettu kevyen liikenteen väylän puute.

Kirkkotielle välille Vartiolinnan liittymä – nykyisen väylän päättymiskohta ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä. Rautatiesillan kohdalla tie kavennetaan yksiajorataiseksi (ei kohtaamista) ja väylä rakennetaan toiselle ajoradalle.

**10B Sininen tie (kt 77), Piispalantien liittymä**

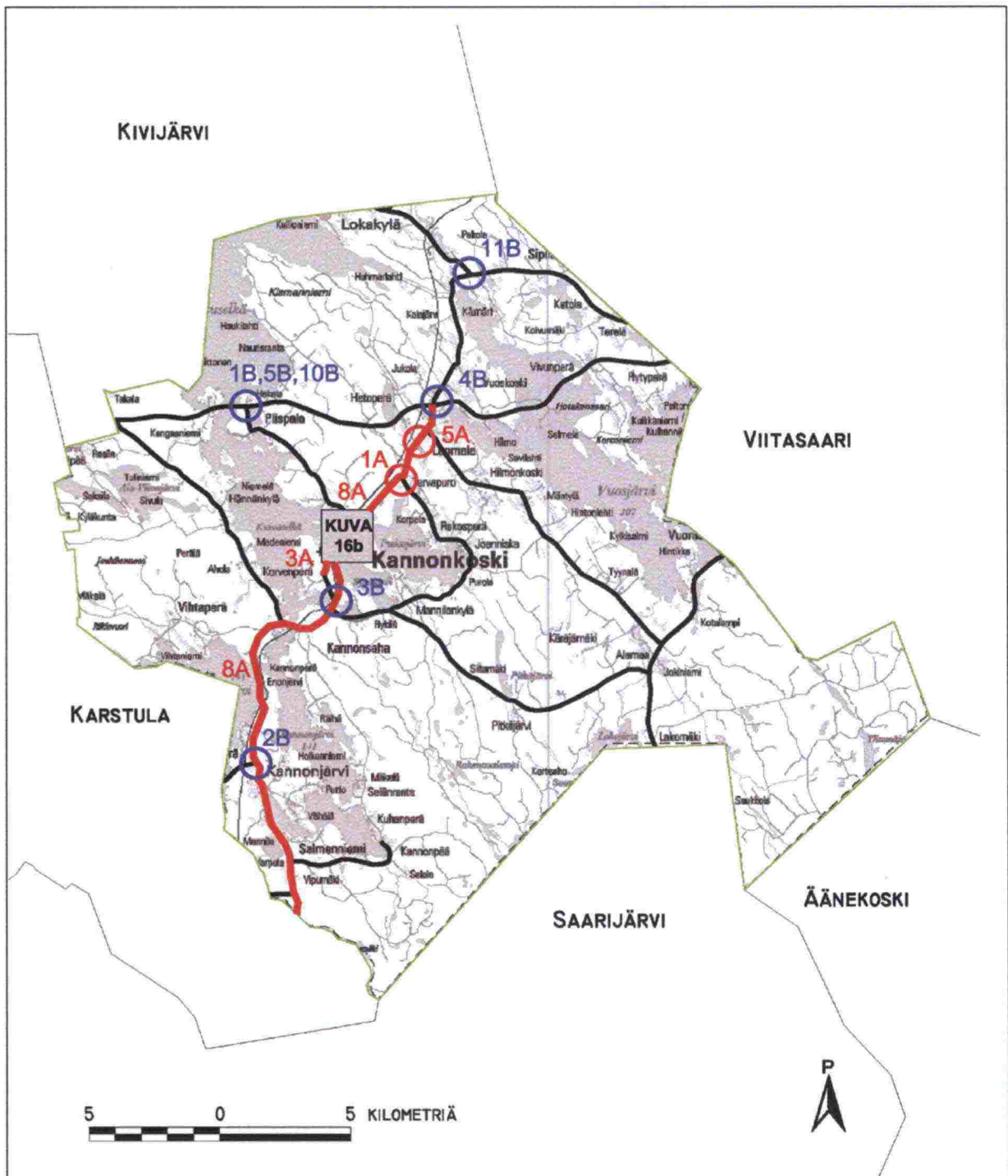
Piispalan kurssi- ja leirikeskukselta Sinisen tien toisella puolella olevalle ulkoilumaastoon suuntautuu jonkin verran kevyttä liikennettä.

Sinisen tien ali Piispalantien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi alikulku.

**11B Huopanankoskentie (pt 16934), Lokakyläntien (pt 16935) liittymä**

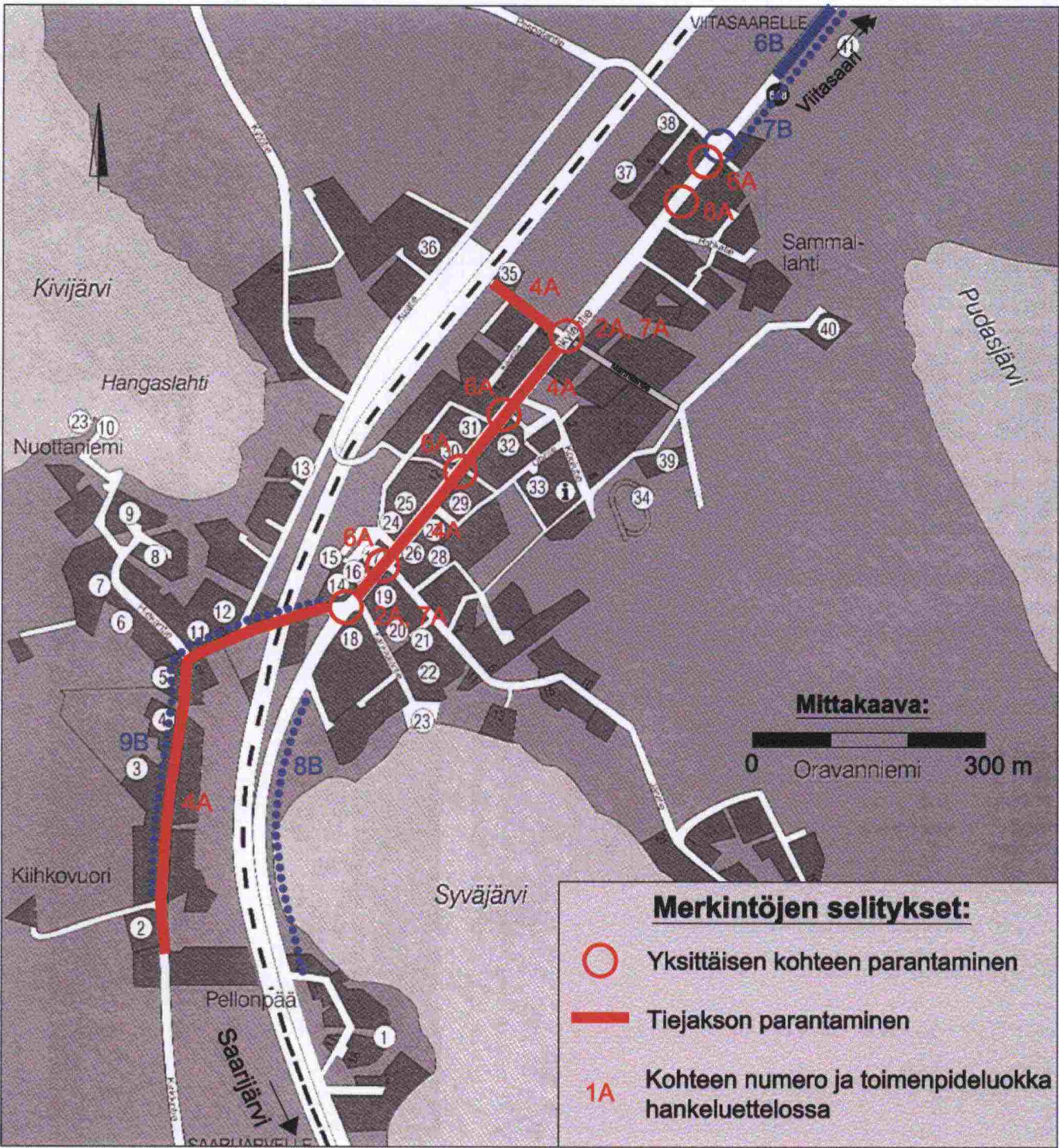
Lokakyläntien (pt 16935) ja Huopanankoskentien (pt 16934) liittymässä on erittäin huonot näkemät Viitasaaren suuntaan. Viitasaaren suunnasta Lokakyläntien liittymään tultaessa on notkelma johon auto häviää useiksi sekunneiksi. Kämärin koulu sijaitsee Lokakyläntien varressa.

Huopanankoskentien tasausta Lokakyläntien liittymässä ehdotetaan laskettavaksi noin 130 metrin matkalla.



Kuva 16a. Toimenpiteet haja-asutusalueella





Kuva 16b. Toimenpiteet keskustaajamassa



## **5.5 Kustannukset**

Suunnitelmassa on esitetty yhteensä 19 parannustoimenpidettä. Niiden kokonaiskustannukset ovat noin 682 000 € (4,05 Mmk).

Yleisten teiden parannustoimenpiteitä on esitetty 18 kpl ja kustannukset ovat noin 680 000 € (4,04 Mmk). Tiehallinnon ja Kannonkosken kunnan yhteisiä toimenpiteitä on esitetty yksi kpl ja kustannukset ovat noin 1 510 € (9 000 mk).

### **5.5.1 Toimenpideluokka I**

Ensimmäiseen luokkaan ryhmitetyillä toimenpiteillä vähennetään noin 22 000 € (132 000 mk) investoinneilla 0,05 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Tällöin ensimmäisen vuoden tuottoasteeksi saadaan 94 %.

### **5.5.2 Toimenpideluokka II**

Toisen luokan toimenpiteillä 659 000 € (3,9 Mmk) investoinneilla vähennetään 0,02 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Ensimmäisen vuoden tuottoaste on 1 %.

Taulukko 5. Toimenpideluokka I

KANNONKOSKI  
TOIMENPIDELUOKKA I

Ensimmäisen vuoden tuottoaste &gt; 10 % tai yksittäisen toimenpiteen hinta &lt; 5 000 e

Tunn.	Kohde	Toimenpide	Heva. väh./v	Kust. e	Kust. 1 000 mk	1. vuoden tuottoaste	Toteut. T=Tieh K=Kta	Huom.
1A	Yhteisahontie (mt 648), Joenniskantien (pt 16888) liittymä (mt 648 to 8 etäisyys 3515 m)	Kaarteen ennakko-merkkien asentaminen (mt 648 to 8 etäisyys 3495 - 3765 m)	0,005	340	2	575,0	T	
2A	Leppälänkyläntie (mt 648)	Aluenopeusrajoituksen 40 km/h maalaaminen Leppälänkyläntien ajorataan (to 7 etäisyys 2660 ja 770 m)	0,004	340	2	460,0	T	
3A	Kirkkotie, (pt 16889)	Nopeusrajoituksen alentaminen 80 km/h -> 60 km/h (to 1 etäisyys 1095 - 1470 m)	—	340	2	—	T	
4A	Leppälänkyläntie (mt 648), Kirkkotie (pt 16889), Asematie (mt 6491) ja kaavatiet	Aluenopeusrajoituksen 40 km/h asettaminen	0,018	1510	9	460,0	T/K	
5A	Yhteisahontie (mt 648), Luomalan kohta	Hirvi-varoituserkkin asentaminen Yhteisahontielle Hiimonkoskentien (pt 16891) liittymän eteläpuolelle (to 8 etäisyys 4610 - 5600 m)	0,001	170	1	230,0	T	
6A	Leppälänkyläntie (mt 648), keskustaajaman kohta	Suojatiemerkkien lisääminen suojatiesaarekkeisiin, herätevarsien lisääminen olemassa oleviin suojatiemerkkeihin (to 8 etäisyys 130 m, 390 m, 540 m, 1150 m ja 1250 m)	0,010	3360	20	115,0	T	
7A	Leppälänkyläntie (mt 648), keskustaajaman kohta	Suojatiesaarekkeiden rakentaminen (2 kpl:tta): nykyisen suojatien kohta Kankaalantien pohjoispuolella (to 8 etäisyys 50 m), Asematien (mt 6491) liittymässä (to 8 etäisyys 740 m)	0,012	10090	60	46,0	T	
8A	Saarijärventie - Yhteisahontie (mt 648)	Tien varren vesakoinnin tehostus välillä Saarijärvi - Kannonkoski, 23.8 km (to 3 etäisyys 7000 m - to 7 etäisyys 2685 m)	0,003	6060	36	19,2	T	
YHTEENSÄ			0,053	22210	132	93,8		

Taulukko 6. Toimenpideluokka II

**KANNONKOSKI**  
**TOIMENPIDELUOKKA II**

Ensimmäisen vuoden tuottoaste < 10 % tai yksittäisen toimenpiteen hinta > 5 000 e

Tunn.	Kohde	Toimenpide	Heva. väh./v	Kust. e	Kust. 1 000 mk	1. vuoden tuottoaste	Toteut. T=Tieh K=Kla	Huom.
1B	Sininen tie (kt 77), Piispalantien (pt 16890) liittymä (kt 77 to 6 etäisyys 860 m)	Liittymäsaarekkeen rakentaminen Piispalantielle kt:n 77 liittymään (pt 16890 to 1 etäisyys 6700 m)	0,001	5050	30	7,7	T	
2B	Karstulantie (mt 6483), Leppälänkyläntien (mt 648) liittymä	Liittymäsaarekkeen rakentaminen Karstulantielle Leppälänkyläntien liittymään (mt 6483 to 3 etäisyys 1360 m)	0,001	5050	30	7,7	T	
3B	Kirkkotie (pt 16889), Leppälänkyläntien (mt 648) liittymä	Liittymäsaarekkeen rakentaminen Kirkkotielle Leppälänkyläntien liittymään (pt 16889 to 1 etäisyys 0 m)	0,001	5050	30	7,7	T	
4B	Sinisen tien (kt 77), Yhteisahontien (Mt 648) ja Kämärintien (pt 16934) liittymä (kt 77 to 8 etäisyys 0 m / mt 648 to 8 etäisyys 6695 m / pt 16934 to 1 etäisyys 0 m)	Liittymävalaistuksen rakentaminen Siniselle tielle (to 7 etäisyys 4260 - to 8 etäisyys 200 m), Yhteisahontielle (to 8 etäisyys 6490 - 6690 m), Kämärintielle (to 1 etäisyys 0-200 m)	0,004	21860	130	7,1	T	
5B	Sininen tie (kt 77), Piispalantien (pt 16890) liittymä (kt 77 to 6 etäisyys 860 m)	Liittymävalaistuksen rakentaminen Siniselle tielle (to 6 etäisyys 660 - 1060 m) ja Piispalantielle (pt 16890 to 1 etäisyys 6490 - 6690 m)	0,002	16820	100	4,6	T	
6B	Leppälänkyläntie (mt 648), välillä Piispalantie (pt 16890) - Kannonpuu	Valaistuksen rakentaminen, n. 1,3 km (to 8 etäisyys 1420-2410)	0,004	33640	200	4,6	T	
7B	Leppälänkyläntie (mt 648), välillä Piispalantie (pt 16890) - Kannonpuu	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen, n. 920 m (to 8 etäisyys 1290-2210)	0,002	134550	800	0,6	T	
8B	Leppälänkyläntie (mt 648), välillä Syväjärventie - Syvärannantie	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen, n. 680 m (to 7 etäisyys 1880-2560)	0,001	117730	700	0,3	T	
9B	Kirkkotie (pt 16889), välillä Vartiolinnan liittymä - nykyisen väylän päättymiskohta	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen, n. 820 m (to 1 etäisyys 1690 - 2510 m)	0,001	117730	700	0,3	T	
10B	Sininen tie (kt 77), Piispalantien (pt 16890) liittymä (kt 77 to 6 etäisyys 860 m)	Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen (kt 77 to 6 etäisyys 855 m)	0,001	168190	1000	0,2	T	
11B	Huopanankoskentie (pt 16935), Lokakyläntie (pt 16934) liittymä	Huopanankoskentien tasauksen lasku n. 130 m matkalla Lokakyläntien liittymästä Viitasaaren suuntaan (to 2 etäisyys 70 - 200 m)	0,000	33640	200	0,0	T	
<b>YHTEENSÄ</b>			<b>0,018</b>	<b>625670</b>	<b>3720</b>	<b>1,1</b>		



## 5.6 Toimenpiteiden vaikutukset

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden tehokkuutta arvioidaan henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemisellä eli säästyvillä henkilövahinko-onnettomuuskustannuksilla.

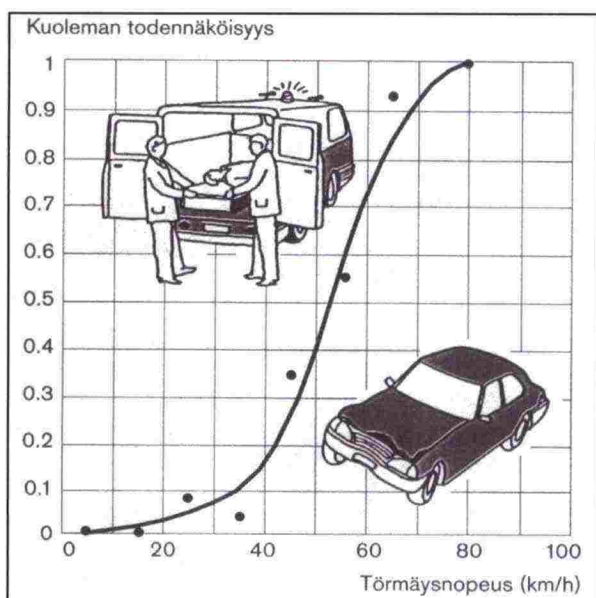
Taloudellisesti tehokkaimpia ovat pienin kustannuksin toteutettavat toimenpiteet mm. nopeusrajoitusten alentamiset, näkemien parantamiset, liikenteen ohjaustoimenpiteet ja suojatiejärjestelyt (korotetut ja saarekkeelliset suojatiet). Myös vilkkaasti liikennöityjen teiden valaiseminen on tehokas toimenpide.

Kannonkosken kunnan alueelle esitettävät toimenpiteet, niiden alustavat kustannusarviot sekä henkilövahinko-onnettomuusvähenemät esitetään taulukoissa sivuilla 44-45.

### 5.6.1 Nopeusrajoitusten alentaminen

Ajonopeuksilla on ratkaiseva merkitys erityisesti kevyen liikenteen turvallisuudelle. Nopeuksilla on merkitystä sekä onnettomuuksien määrään, että onnettomuuksien vakavuuteen. Kevyen liikenteen ja autojen välisistä onnettomuuksista 80–90 % tapahtuu taajamissa. Taajamanopeuksien aleneminen keskimäärin 1 km/h on vähentänyt onnettomuuksien määrää 2–4 %. Jos auton nopeus on onnettomuushetkellä 60 km/h, jalankulkija kuolee noin 70 % todennäköisyydellä. Jalankulkijan vahingoittumisaste pienenee jyrkästi törmäysnopeuden alentuessa. Ajonopeuden vaikutus kuoleman todennäköisyyteen esitetään kuvassa 17.

Taajaman nopeusrajoituksen ollessa 50 km/h tai korkeampi, tasa-arvoisesta risteyksestä on varoitettava erikseen tienristeysmerkillä tai risteävälle tielle on asennettava väistämisvelvollisuutta osoittava merkki ts. kärkikolmio tai stop-merkki. Merkitsemiseen on varattu aikaa vuoden 2001 loppuun.



Kuva 17. Ajonopeuden vaikutus kuoleman todennäköisyyteen

### 5.6.2 Näkemien parantaminen

Turvallisuutta voidaan lisätä järjestämällä riittävän hyvät näkemät liittymissä ja suojateiden läheisyydessä. Istutukset tulee valita siten, että ne eivät kasvaessaan muodostu näkemäesteeksi. Samoin aurauslumen kasaamista liittymäalueille ja suojateiden läheisyyteen tulisi välttää. Koulujen liittymien näkemät sekä näkemät suojateille tulisi tarkistaa joka vuosi. Näkemien tarkistamisen voi suorittaa esim. koulun talonmies/vahtimestari ennen koulujen alkamista syksyllä.

### 5.6.3 Liikenteen ohjaustoimenpiteet

Liikenteen ohjauslaitteita ovat mm. liikennemerkkit ja tiemerkinnot. Liikenteen ohjauksella vaikutetaan ennen kaikkea liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Liikenteen ohjauksella annettavan tiedon tulee olla helposti havaittavaa ja ymmärrettävää.

**Liikennemerkkien** avulla selkeytetään liikennejärjestelyjä ja annetaan tietoa kuljettajalle miten ko. kohdassa tulee käyttäytyä. Liikennemerkkejä ei pitäisi olla liikaa, mutta riittävästi. Liikennemerkkejä voidaan asentaa mahdollisuuksien mukaan valaisinpylväisiin tai muihin liikennemerkkipylväisiin, jolloin merkkien havaittavuus paranee. Liikennemerkkit tulisi pitää kunnossa ja puhtaina läpi vuoden.

**Viitoituksen** tulisi olla selkeä ja yksiselitteinen. Kun viitoitus on epäselvä vieraspaikkakuntalainen autoilija kiinnittää huomiota liikaa reitin valintaan ja muu liikenne jää huomioimatta.

**Tiemerkinnöillä** voidaan liikenneympäristön selkeyttä parantaa huomattavasti. Vaikka merkinnot ovat jään ja lumen peitossa, niistä on kuitenkin hyötyä suurimman ajan vuodesta.

### 5.6.4 Suojatiejärjestelyt

Suojatien havaittavuutta voidaan parantaa siirtämällä suojatiemerkit lähemmäs suojatietä ja lisäämällä suojatiemerkkeihin herätevarret. Rakenteelliset keinot ovat varmempi tapa hillitä ajonopeuksia kuin pelkät liikennemerkkit:

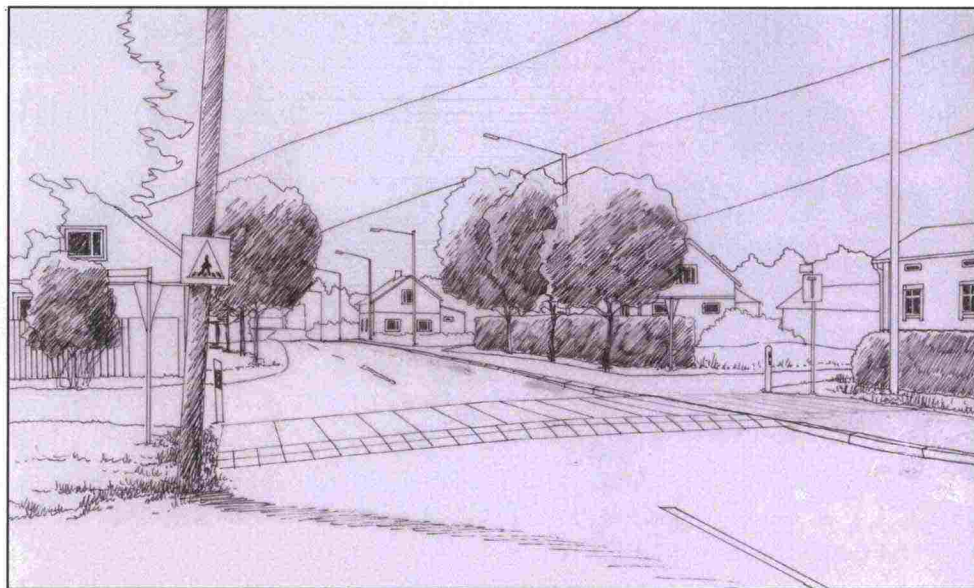
**Keskisaareke** on yleisin turvallisuutta parantava rakenne suojatien yhteydessä. Saarekkeen tehtävä on turvata kevyttä liikennettä mahdollistamalla ajoradan ylittäminen kahdessa vaiheessa sekä osittain hidastaa autoliikenteen nopeutta. Saarekkeen ja suojatien havaittavuutta voidaan parantaa lisäämällä myös suojatiesaarekkeelle suojatiemerkit.

**Töyssy** on tehokkaimpia nopeudenalentamiskeinoja. Se soveltuu parhaiten hyvin pieniin taajamiin ja asutokaduille, joissa se saattaa riittää ainoaksi toimenpiteeksi turvallisuuden parantamisessa.

**Korotettuja suojateitä** suositellaan käytettäväksi taajamakeskustoissa ja asuntoalueilla. Kauppatukijaksoilla ne korostavat kevyen liikenteen ylityskohtia ja alentavat ajonopeuksia. Korotetut suojatiet ovat töyssyjä suositeltavampia hidastimia, koska ne parantavat kevyen liikenteen mukavuutta ja suojatie on ymmärrettävä syy ajonopeuden hidastamiseen.



**Kavennettu suojatie** alentaa ajonopeuksia, lisää suojatien havaittavuutta ja lyhentää kevyen liikenteen ylitystä. Kavennus tehdään yhtä suurena ajoradan molemmilta reunoilta. Kavennus mitoitetaan yleensä siten, että kuorma-auto ja henkilöauto mahtuvat kohtaamaan sen kohdalla nopeudella 30 km/h. Ajoradan leveys on kavennuksen kohdalla enintään 5 m. Pienillä liikennemäärillä pelkän kavennuksen käyttö (ei korotuksia) ei juurikaan alenna autojen nopeuksia. Yksittäistä kavennuskohtaa voidaan tehostaa istutuksin ja reunaestein (pollarit).



Kuva 18. Korotettu suojatie



## 6. LIIKENNEKASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA



### 6.1 Tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa "Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001-2005" on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Pitkällä aikavälillä tavoitteina ovat liikenneturvallisuuden arvostuksen parantaminen, liikenteen kasvun hillintä ja teknologisten innovaatioiden hyödyntäminen. Lyhyellä aikavälillä (vuosina 2001-2005) liikenneturvallisuuden arvostusta pyritään lisäämään liikenneturvallisuusvision avulla. Liikenneturvallisuusvisiossa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti tie-liikenteessä. Liikenneturvallisuusvisiolle haetaan poliittista sitoutumista, jonka uskotaan lisäävän liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin suuntautuvaa rahoitusta ja resursseja. Sitoutuminen liikenneturvallisuustavoitteisiin ja -työhön merkitsee myös sitä, että liikenneturvallisuus otetaan yhtenä elementtinä huomioon kaikessa alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevassa suunnittelussa ja toiminnassa. Käytännössä tämä näkyy esimerkiksi siten, että liikenneturvallisuus sisällytetään osaksi laatu- ja johtamisjärjestelmiä kuin myös kaikkea normaalia suunnittelutoimintaa. Tällöin liikenneturvallisuus on yksi tarkasteltava osatekijä uusien asuinalueiden suunnittelussa siinä missä palvelujen sijainti ja riittävyys.

Liikenneturvallisuusvisio ei voi toteutua pelkästään parantamalla liikenneympäristöä teknisin tai maankäytön suunnittelun toimenpitein. Suuri osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtuu muista kuin liikenneympäristön puutteista. Tyypillisiä syitä onnettomuuksiin ovat kuljettajan väärä tilannenopeus keliolosuhteisiin nähden, väsymys, alkoholi, piittaamattomuus. Siksi nollavision toteutumistavoite vaatii tuekseen liikennekasvatusta, -valistusta ja -tiedotusta.

Liikennekasvatuksella ja -valistuksella pyritään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen liikenneturvallisuutta parantavasti. Liikennekasvatus voidaan rinnastaa tapakasvatukseen – hyviin tapoihin kuuluu asiallisuus, kohteliaisuus ja toisten huomioon ottaminen. Hyvät tavat opitaan jo lapsena ja ne ohjaavat koko eliniän käyttäytymistämme. Liikennekasvatus, -valistus ja -tiedotustyö jatkuu kaikissa elinkaaren vaiheissa painotuksien vaihdellessa ikäryhmittäin. Lasten kohdalla korostetaan perussääntöjen opettamista liikkumisessa, vanhempien osalta heidän antamansa esimerkin merkitystä lasten käyttäytymisessä. Ikäihmisten kohdalla merkittäviä asioita puolestaan ovat lääkkeiden ja sairauksien vaikutus liikkumiseen, tiedottaminen seniori-autokouluista, apuvälineiden merkitys ja yhteiskunnallisten tukipalvelujen saatavuus.

Liikenneturvallisuustyö mielletään helposti vain poliisille, tekniselle sektorille ja koululle kuuluvaksi työksi. Kuitenkin monet hallintokunnat tekevät jo nykyisin liikennekasvatustyötä merkittävästi. Tarkoituksena ei olekaan vähentää jo tehtävän työn merkitystä tai lopettaa sitä. Tämän suunnitelman tavoitteena on lisätä liikenneturvallisuustyön vaikutuksia kannustamalla hallinnonalojen väliseen yhteistyöhön.

## 6.2 Vaikutukset

Liikenneturvallisuustyön vaikutuksia voidaan arvioida määrällisesti esimerkiksi vähenemät henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksissa. Onnettomuuksien määrää arvioidaan valtakunnalliseen onnettomuusrekisteriin vietyjen poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien perusteella. Onnettomuusvähenemän seuraaminen ei kuitenkaan kerro koko tilannetta. Rekisterin ulkopuolelle jäävät kaikki ne onnettomuudet, joita ei ole poliisille ilmoitettu. Rekisteröimättömiä onnettomuuksia ovat esimerkiksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumistapaturmat. Kaatumisonnettomuuksien määrä ei ole vähäinen, arviolta 70000 onnettomuutta / vuosi Suomessa. Kaatumisonnettomuuksien kansantaloudellinen merkitys on suuri. Yhden kaatumisonnettomuuden kustannukset yhteiskunnalle ovat noin 36 000 mk ( Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumistapaturmat, 2000, s77 ). Liikenneturvallisuustyön keinot vaikuttavat myös kaatumisonnettomuuksiin lieventäen tai vähentäen niitä.

Samat toimenpiteet, joita tehdään liikenneturvallisuuden parantamiseksi, parantavat hyvinvointia ja viihtyisyyttä asuinympäristössämme. Hyvinvoinnin ja viihtyisyyden parantumista on vaikeaa mitata määrällisiin menetelmin, koska ne perustuvat enemmänkin koettuun liikenneturvallisuuteen. On vaikeaa mitata, kuinka arvokasta rahamääräisesti ovat lasten turvalliset kulkureitit ja turvallisuuden tunne liikkuessa. Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen avulla voidaan parantaa esimerkiksi ikääntyneiden kotona asumisen edellytyksiä.

Kestävän kehityksen mukaiset maankäyttöratkaisut ja yhdyskunnan toiminta ovat nykyisin yleisesti hyväksyttyjä ja tunnustettuja suunnittelu- ja toimintaperiaatteita. Liikenneturvallisuustavoitteilla ja kestäväällä yhdyskuntarakenteella on samansuuntaiset pyrkimykset.

## 6.3 Liikenneturvallisuustyön organisointi kuntatasolla

Yhtenä liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on jäsentää paikkakunnalla tehtävää liikenneturvallisuustyötä yhteentoimivaksi kokonaisuudeksi (kuva 19). Liikenneturvallisuuden parantamiseen vaikuttaa kaikkien hallintokuntien toiminta. Parempaan ja vaikuttavampaan lopputulokseen päästään eri hallintokuntien samansuuntaisella toiminnalla. Yhteistyön edistämiseksi perustetaan liikenneturvallisuustyöryhmä, jossa eri hallinnonalojen ja asiantuntijatahojen edustajat tapaavat kerran kaksi vuodessa toisiaan. Muilta osin liikenneturvallisuustyön koordinoinnissa voidaan käyttää organisaatioissa jo olemassa olevia rakenteita.







## **Päätöksenteko**

Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittäminen etenee ensin hallinnonaloittaisissa lautakunnissa. Toimintasuunnitelmat ja yhdyshenkilöt liikenneturvallisuustyöryhmään on hyvä käsitellä lautakunnassa. Lautakuntakäsittely varmistaa sitoutumisen tuomalla liikenneturvallisuustyölle asetetut tavoitteet konkreettisina toimenpiteinä osaksi hallinnonalan tulostavoitteita. Lautakunnan nimeämille yhdyshenkilöille osoitetaan samalla henkilötöaika ja tarvittavia resursseja käytettäväksi liikenneturvallisuustyöhön. Lautakuntakierroksen jälkeen liikenneturvallisuussuunnitelma (liikennetekniset toimenpiteet + liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimintasuunnitelmat) hyväksytään kunnanvaltuustossa, jolloin liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet ovat virallisesti osa kunnan laatu- ja tulostavoitteita.

## **Toteuttaminen**

Käytännössä liikenneturvallisuustyö muodostuu monista yksittäisistä toimenpiteistä. Mitä selkeämpiä toimintasuunnitelmat ovat, sitä todennäköisemmin ne toteutuvat.

## **Seuranta ja tiedottaminen**

Tavoitteiden asettamisen lisäksi työryhmän toimintaan kuuluu seuranta. Toiminta ilman seurantaa ei pitkän päälle ole kenenkään etu. Ne, jotka liikenneturvallisuustyötä käytännössä tekevät tarvitsevat toiminnalleen tukea, kannustusta ja arvostusta. Mikäli toimintaa ei seurata, ei sitä välttämättä arvostetakaan yhtä paljon ja mahdollisuudet toiminnan kehittämiseen heikenevät. Hallintokuntakohtaisten toimintasuunnitelmien toteutumisesta tehdään vuosittain yhteenveto. Hallinnonalojen edustajat voivat toimia palautteen kerääjinä ja välittäjinä sekä seurata vuosittaisten toimintasuunnitelmien toteutumista. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoaa yhteen tulokset ja vaikutukset ja vastaa tiedottamisesta. Tiedottamisen kohderyhmiä turvallisuustyötä tekevien ohella ovat poliittiset päättäjät ja asukkaat. Tiedottamisella on kaksi tärkeää tehtävää: informatiivinen ja julkinen. Informatiivinen merkitys pitää sisällään sen, että jokaisella liikenneturvallisuustyöhön osallistuneella on mahdollisuus saada tietoa toiminnan tuloksista. Toisaalta tiedottaminen tuloksista ja vaikutuksista antaa poliittiselle päätöksenteolle informaatiota päätöksenteon tueksi. Tiedottamisen avulla varmistetaan toiminnan avoimuus ja julkisuus. Julkisuus vaikuttaa liikenneturvallisuustyön arvostukseen positiivisesti. Siksi liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdyistä ponnisteluista ja onnistumisista kannattaa tiedottaa laajasti ja näkyvästi. Julkisuutta voidaan hyödyntää myös huomion kiinnittämiseksi paikallisiin liikenneturvallisuuden ongelmakohtiin.

## Toimintasuunnitelman sisällöstä ja luonteesta

### *Miksi toimintasuunnitelma tehdään?*

Hyvätkin suunnitelmat jäävät helposti hyllyyn pölyttymään ja sen välttämiseksi tehdään toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelma pitää sisällään konkreettiset ensimmäiset askeleet liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamiseksi hallintokunnittain esitettynä. Suunnitelmat voidaan hyväksyä hallinnonalan toiminnasta vastaavassa lautakunnassa, jolloin ne voidaan sisällyttää osaksi hallinnonalan vuosittaisia tavoitteita..

### *Mitä se pitää sisällään?*

Toimintasuunnitelmassa esitetään selkeästi ilmaistuja käytännön toimenpiteitä. Jokaisen toimenpiteen osalta yksilöidään tavoite eli mihin toimenpiteellä pyritään. Lisäksi toimintasuunnitelmaan kirjataan suunniteltu ajoitus, mahdolliset yhteistyötahot toteuttamisessa ja nimetään vastuuhenkilö.

### *Toimintasuunnitelmassa esitettävien toimenpiteiden luonteesta*

- ideat ja tavoitteet realistiselle pohjalle – organisaatioiden oltava kykeneviä kuljettamaan ideoitaan itse eteenpäin
- selkeistä, konkreettisista toimenpiteistä sopiminen hallinnonalojen välisen yhteistyön käynnistämiseksi – mahdollisuuksien mukaan myös kuntien välisen yhteistyön mahdollisuudet

Eri hallinnonalat tuntevat itse parhaiten tekijänsä ja toimintatapansa – toimintasuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat tekijöidensä näköisiä. Toimenpiteiden toteuttamisessa pyritään mahdollisuuksien mukaan hyödyntämään olemassa olevia verkostoja ja toimintatapoja. Tiedottamista ja koulutusta voidaan toteuttaa esimerkiksi henkilökunnan yhteisissä kuukausi- tms kokouksissa, vanhempainilloissa, vammaisneuvostoissa jne.

### *Avoimuus ja vuorovaikutteisuus*

Toimintasuunnitelma pitää olla helposti kaikkien organisaatiossa työskentelevien saatavilla joko sähköisessä muodossa tai paperilla. Henkilöstöllä pitää myös olla mahdollisuus antaa toimintasuunnitelmasta palautetta joko kritiikkinä, kannustuksena tai kehittämis ehdotuksina. Paitsi työntekijöiden palaute myös asiakkaiden antaman palautteen kerääminen on tärkeää. Palautteen keruu asiakkailta mahdollistaa onnistuneiden ideoiden kierrättämisen.



## **Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen nykytila Kannonkoskella**

Liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen nykytilaa arvioitiin puhe- linhaastattelujen avulla. Haastatelluilta tiedusteltiin nykyisin käytössä olevia tapoja ja käytäntöjä. Samalla kartoitettiin alustavasti olemassa olevia verkostoja, joita tulevaisuudessa voisi hyödyntää enemmänkin liikennekasvatuksessa, -valistuksessa ja -tiedotuksessa. Seuraavassa on nykyistä liikenneturvallisuustyötä tarkasteltu ihmiselämän elinkaaren mukaisesti ”vauvasta vaariin”.

Äitiysneuvolatoiminnassa opastetaan henkilökohtaisesti turvavöiden ja lasten turvaistuinten käytössä. Kunnassa on 1 päiväkotia ja perhepäivähoitajia. Liikennekasvatuksen ja tiedotuksen osalta ei ole olemassa kuntakohtaisia tavoitteita tai ohjeita. Päiväkotia on varsin itsenäisesti määritellyt tavoitteensa liikennekasvatuksen osalta ja henkilökunta on kehittänyt menetelmät toteuttamiseen. Yhteydenpito toisiin päiväkoteihin käytetyistä menetelmistä on ollut vähäistä eikä aiheesta ole hoitajille järjestetty erillistä teemakoulutusta. Päiväkodissa liikennekasvatus painottuu käytännön läheiseen toimintaan. Esimerkkeinä kävelyretket, jolloin tarkkaillaan ympäristöä ja opetellaan liikkumista liikennesääntöjen mukaisesti ja liikenneaiheiset pelit ja äänitotot. ”Lapsi liikenteessä” - kansio materiaaleineen on ollut ahkerassa käytössä jo noin kolmen vuoden ajan. Kansion vahvuuksina on pidetty erilaisia kopioitavia tehtäviä ja kuvia. Poliisi vierailee päiväkodissa miltei vuosittain. Vuosittain liikenneasioiden käsittely painottuu ajallisesti kevääseen ja syksyyn. Vuosittain vaihtuvia teemoja ovat olleet esimerkiksi pyöräily, veneily, heijastimet ja turvavyön käyttö. Turvavyön käyttö on ollut useampanakin vuonna ollut erityisteemana, koska sitä on etenkin lyhyillä matkoilla käytetty laiskasti. Noin viisi vuotta sitten päiväkodin pihalla poliisi teki päiväkodin hoitajien pyynnöstä tehoiskun ja tarkisti kaikkien päiväkotiin tuotavien lasten turvavyön käyttämisen. Haastatellun mukaan hämmästyttävän suuri määrä lapsista oli ilman turvavyötä. Samainen turvavyöongelma on toistunut kyyditettävien lasten kuljetuksissa (esikoululaiset) pikkubusseissa ja takseissa. Ilmeisestikin päiväkodin hoitajat ovat käyneet kiinnittämässä lasten turvavyöt ja opastamassa niiden käytössä.

Ekaluokkalaisten vanhemmille järjestetään keväisin ennen koulun alkamista tiedotustilaisuus. Vanhempien vastuuta turvallisen koulutien opettamisesta lapsille ennen koulun alkamista korostetaan joka vuosi. Ekaluokkalaisille on jonain vuonna jaettu Mannerheimin lastensuojeluliiton kustantamat kypärät.

Opetuksessa liikennekasvatusta ja liikenneasioita on käsitelty ala-asteella ympäristötiedon tunneilla ja käytännön läheisissä asioissa, yläasteella laillisuuskasvatuksen yhteydessä. Terveystiedon tunneilla on katsottu liikenneaiheisia videoita, käsitelty alkoholin ja huumeiden vaikutusta ajokykyyn sekä kypärän suojaavaa merkitystä.

Kunnassa on kaksi koulua, joiden lapsista noin puolet on kyyditettäviä. Kyyditys tapahtuu kahdella linja-autolla ja 4-5:llä taksilla. Kuljettajien kanssa on järjestetty palavereja siitä, miten koululaisten liikenneturvallisuus huomioidaan kuljetuksissa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, miten lapset otetaan kyytiin, turvavöiden käyttöä, käyttäytymistä jne. Kouluilla on vuosittain liikennepäivä 5-9 luokkalaisille. Liikennepäivillä on pyöräkatsastuksia, mopokortin ajoa, ensiavun harjoittelua onnettomuustilanteessa – periaatteella tieto, taito, temppu, jossa kerätään pisteitä. Käytäntö jäänyt perinteisistä läänin järjestämistä liikennepäivistä. Poliisi on paikalla liikennepäivänä ja vierailee myös muulloinkin.

Iäkkäille ei kunnassa järjestetä kutsuttuja terveystarkastuksia lukuun ottamatta ajokortin uusimista varten tehtävää lääkärintarkastusta. Iäkkäille on kuitenkin pidetty tiedotustilaisuuksia (kouluterveydenhoitaja) iäkkäiden liikenneturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Asioina on käyty läpi esimerkiksi liukastumisten ennaltaehkäisyä eli piikit kengissä, kävelykepit, heijastimen käyttö, lääkkeiden ja sairauksien vaikutus ajokykyyn. Kunnassa on neuvolan yhteydessä toimiva apuvälinelainaamo.

Kunnassa on jo useamman vuoden ajan toiminut asioimiskyydin nimellä tunnettu joukkoliikennepalvelu. Tiettyinä päivinä pikkubussi käy noutamassa ennakkoon kyydin varanneet asiakkaat kotiovelta. Palvelu maksaa normaalin bussimatkan hinnan. Haastateltujen mukaan tässäkin kunnassa on havaittavissa muuttoliike syrjäkylmilta kunnan keskustaan lähelle palveluja.

Seutukuntatasolla ovat vuosittain kokoontuneet Keski-Suomen tiepiirin edustaja, Saarijärven seudun kuntien edustajat ja poliisin edustaja. Kokouksessa on tarkasteltu seutukuntaa koskevia onnettomuustietoja ja käynnissä tai käynnistymässä olevia hankkeita.

Kuntalaiset ovat tehneet aloitteita liikenneympäristön parantamiseksi. Aloitteissa ovat painottuneet nopeusrajoitusten alentaminen ja kevytliikenteen järjestelyt. Kunnan resurssien vähäisyydestä johtuen kovinkaan paljon liikenneympäristön parannuksia ei ole toteutunut.

### **Nykytilanne tienkäyttäjäkyselyjen valossa**

Kannonkoskella tehtiin tienkäyttäjäkysely, jossa kartoitettiin liikenneturvallisuuden ja liikennekäyttäytymisen nykytilaa. Kyselyn perusteella todettuja liikenneympäristön ongelmakohteita ja kyselyyn osallistuneita kohderyhmiä on käsitelty luvussa 3.2.

Liikennekäyttäytymisen nykytilaa selvitettiin kyselyssä erilaisten väittämien avulla, joihin pyydettiin ottamaan kantaa valitsemalla ”pitää paikkansa” tai ”ei pidä paikkaansa” tai ”en osaa sanoa”. Lisäksi tyhjät vastaukset koodattiin omaksi kohdaksi. Vastauksia oli yhteensä 44 kpl. Kysymyslomake kokonaisuudessaan on raportin liitteenä (liite 2).



Vastaukset, joissa selkeä enemmistö (>20 kpl vastauksista) **oli samaa mieltä väittämän kanssa**:

- autot ajavat ylinopeutta
- nuoret kuljettajat (pyöräilijät / autoilijat) ajavat vaarallisesti
- iäkkäät kuljettajat (pyöräilijät / autoilijat) ajavat vaarallisesti
- ihmiset ajavat humalassa
- ihmiset eivät käytä heijastimia
- ihmiset eivät ylitä suojatien kohdalta
- pyöräilijät eivät käytä kypärää
- pyöräilijät eivät käytä pimeällä valoja

Selkeästi **eri mieltä** oltiin väittämän "Autot eivät kääntyessään varo jalan-kulkijoita" kanssa.

Vastausten "en osaa sanoa" ja tyhjien vastausten osuus oli keskimäärin noin 10 kpl. Eniten "en osaa sanoa" vastauksia annettiin väittämään "ihmiset ajavat lääkkeiden ja huumeiden vaikutuksen alaisina" (30 kpl). Johtopäätöksenä voisi todeta, ettei näitä asioita koeta kovin läheisiksi.

Tasan mielipiteet jakautuivat väittämän kohdalla "kuorma-autot ja rekat ajavat vaarallisesti".

Kyselyssä selvitettiin myös vastaajien mielipiteitä erilaisista liikenneturvallisuustoimenpiteistä. Toimenpiteitä pyydettiin arvioimaan asteikolla 1-4, jossa 1=erittäin huono ja 4=erittäin hyvä. Lisäksi vaihtoehtona oli 0=en osaa sanoa. Tulosten koodauksessa tyhjät vastaukset on koodattu =5. Tyhjiä tai "en osaa sanoa" vastauksia oli 10-15 kpl / kysymys. Toimenpide, jonka kohdalle kertyi eniten "en osaa sanoa" ja tyhjiä vastauksia oli "kameravalvonta punaista päin ajon estämiseksi".

**Huonoimpina** keinoina pidettiin nopeudenrajoitinta autossa, kameravalvonta liikennevaloissa ylinopeuksien estämiseksi ja ankara sakotuskäytäntö.

**Erittäin hyvinä** keinoina pidettiin:

- juopuneena ajamisen estäminen (puhalluskoerattilukko)
- tiedottaminen ja valistus, kohderyhmänä lapset
- kuljettajaopetus, kohderyhmänä iäkkäät kuljettajat
- kuljettajaopetus, kohderyhmänä nuoret auton kuljettajat

Vastauksia jaoteltiin uudelleen kolmiluokkaisesti: huonot (1-2), hyvät (3-4) ja en osaa sanoa (5 ja 0). Tällöin esiin nousi yleensä tiedotus ja valistus hyvänä toimenpiteenä kaikille kohderyhmille sekä kuljettajaopetus myös työikäisille ja liikenneturvallisuustietoisuuden lisääminen.

Tiivistettynä kyselyn tuloksista voidaan todeta, että vastaajien mielestä liikennekäyttäytyminen on "höltynyt". Tämä näkyy ylinopeuksina, suojavarusteiden käyttämättömyytenä ja liikennesääntöjen rikkomisena. Hieman yllättäen ihmisten arvellaan myös ajavan humalassa. Nykyiset liikennemäärät sinällään eivät heikennä yleistä hyvinvointia vaan liikennekäyttäytyminen, joka näkyy liikennesääntöjen rikkomisena ja piittaamattomuutena muista tienkäyttäjistä.



Liikenneturvallisuutta parantavina keinoina arvostettiin kasvatusta, tiedotusta ja valistusta sekä kuljettajaopetusta kaikille suuntautuen. Yleisesti ottaen pakkokeinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi ei pidetty hyvinä. Rattijuopumusta pidetään niin vakavana rikkeenä, että sen ehkäisemiseksi ollaan valmiit hyväksymään pakkokeinotkin (puhalluskoerattilukko). Kannattavana ajatuksena pidettiin myös liikenneturvallisuusvälineiden muuttamista pakollisiksi.

#### **6.4 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen Kannonkoskella**

Kyselyjen perusteella kuntalaiset ovat sitä mieltä, että kuri liikennekäyttäytymisessä on höltynyt ja piittaamattomuus kanssakulkijoista on lisääntynyt. Liikenneturvallisuutta parantavista keinoista vastaajat pitivät parhaimpina kasvatusta, valistusta ja kuljettajaopetusta kaikille kohderyhmille suunnattuna.

Liikenneturvallisuustyön nykytilanteen analyysin perusteella tiedetään, että eri hallintokunnissa tehdään jo nykyisin melko paljon liikenneturvallisuustyötä. Työtä kuitenkin tehdään pikemminkin hallintokunta- tai organisaatiokohtaisesti kuin yhdessä. Yhteistyön kehittäminen on selkeästi kohde, johon pitäisi tulevaisuudessa kiinnittää huomioita. Yhteistyö toisi mukanaan näkyvyyttä ja vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyöhön.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet pitäisi tuoda osaksi jokaisen hallinnonalan omia tavoitteita. Liikenneturvallisuustavoitteiden pitäisi olla osana toiminnalle asetettuja tulostavoitteita. Toimintasuunnitelmien avulla asetetut tulostavoitteet jäsentyvät käytännön toimenpiteiksi. Lisäksi toimintasuunnitelmien avulla tulostavoitteiden toteutumista voidaan seurata.

Kaikkien hallintokuntien osalta pätee se ettei henkilökunnalle ole järjestetty erityistä koulutusta tai tiedottamista liikenneturvallisuustyön piristämiseksi. Henkilökunnan motivoimiseksi ja tietojen ja taitojen ajantasaistamiseksi koulutuksen ja tiedottamisen järjestämistä voi pitää tärkeänä. Esimerkiksi koulutus- ja valistustilaisuus ikäihmisten autoiluun liittyvistä riskitekijöistä ikäihmisille, kodinhoitajille ja muille ikäihmisten parissa työskenteleville. Tieto ikäihmisille kulkee parhaiten niiden kautta, jotka muutoinkin ovat läheisessä kanssakäymisessä heidän kanssaan. Koulutusta, valistusta ja tiedotusta liikenneturvallisuustyöstä voidaan järjestää henkilökunnan yhteispalaverien yhteydessä (viikko- tai kuukausikokoukset).

Liikenneturvan Jyväskylän paikallistoimisto seurasi keväällä 2001 turvavöiden käyttöä Saarijärven seudulla. Saarijärvellä turvavyön käyttöaste oli noin 64% ja Karstulassa 52%, kun valtakunnallisesti turvavyön käyttöaste on noin 80%. Kannonkoskella päivähoiton henkilökunta esitti haastatteluissa huolestuneisuutensa turvavyön käyttämättömyydestä. Turvavyön käytön lisääminen on yksi konkreettinen haaste liikenneturvallisuustyölle. Turvavyön käyttö on samalla hyvä esimerkki siitä, miten kaikkien hallinnonalojen toiminnalla voidaan vaikuttaa samaan ongelmaan. Jotta turvavyön käyttö lisääntyisi merkittävästi, tarvitaan kasvatus-, valistus- ja tiedotustoimenpiteitä "vauvasta vaariin". Jos eri hallinnonalojen toimenpiteiden toteutus ajoitetaan samanaikaisesti, on vaikutus tehokkaampi ja toiminta näkyvämpää.

Yhteistyö liikenneturvallisuustyössä voi toteutua niin hallinnonalan sisällä kuin hallinnonalojen välillä. Esimerkkinä hallinnonalan sisäisestä yhteistyöstä voi mainita koulujen liikenneturvallisuustempaukset. Jokavuotisen yksinpuurtamisen sijaan voisi sopia vaikka koulujen välillä tapahtuvasta tapahtumien kierrätyksestä. Tällöin yksi koulu voisi toteuttaa isomman tapahtuman (liikennemessut tms), jonne keskitettäisiin myös yhteistyö muiden tahojen kanssa (poliisi, pelastustoimi, Liikenneturva jne). Oppilaat muilta kouluilta voisivat käydä vierailemassa tapahtumassa osana omaa liikenneturvallisuusviikkoaan. Kierrättämisestä on hyötyä, mikäli isomman tapahtuman jokavuotinen järjestäminen tuntuu liian raskaalta organisaation voimavaroihin nähden.

Pääpainoisesti liikenneturvallisuustyö on osa normaalia toimintaa, jossa hyödynnetään olemassa olevia verkostoja. Näitä ovat esimerkiksi erilaiset kohtaamiset asiakkaiden kanssa kuten vanhempainillat, neuvolakäynnit, terveystarkastukset, kotikäynnit ja toisaalta henkilökunnan kokoukset ja yhteiset tilaisuudet.

## 7. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN JATKUVUUS



Liikenneturvallisuuden merkittävimmät ongelmat Kannonkoskella eivät niinkään koske onnettomuuksien lukumäärää kuin koettua liikenneturvallisuutta. Koettuun liikenneturvallisuuteen voidaan parhaiten vaikuttaa samanaikaisesti toteutetuilla liikenneteknisillä ja liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen toimenpiteillä.

Liikenneympäristöön kohdistuvien teknisten toimenpiteiden osalta kiireellimmäksi on arvioitu Kannonkosken kirkonkylän läpi kulkevan Leppälänkyntien (mt 648) kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen. Osana tätä tutkimusta on esitetty alustava toteuttamisaikataulu toimenpiteitä koskien sekä alustava kustannusarvio. Toimenpiteiden toteutuksen ajoituksessa voidaan jatkossa huomioida liikenneturvallisuudelle vuositasolla asetettuja tavoitteita tukeva vaikutus.

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuttua tärkeintä on käytännön toiminnan ja toimenpiteiden käyntiin saaminen. Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittäminen etenee ensin hallinnonaloittaisissa lautakunnissa. Lautakuntakierroksen jälkeen liikenneturvallisuussuunnitelma (liikennetekniset toimenpiteet + liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimintasuunnitelmat) hyväksytään kunnanvaltuustossa. Toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat on esitetty raportin liitteessä 5. Poliittinen käsittely parantaa liikenneturvallisuustyön painoarvoa vahvistamalla liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet osaksi kunnan laatu- ja tulostavoitteita ja osoittamalla työhön tarvittavat resurssit.

Toimintasuunnitelmat laaditaan liikenneturvallisuustyöryhmän tavoitteiden mukaisesti vuosittain. Seuranta tehdään kuvassa 19 esitetyn mukaisesti ja tulokset käsitellään organisaatiossa samoin kuin muut toiminnalle asetetut tulostavoitteet. Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisesta voisi järjestää kuntalaisille avoimen tiedotustilaisuuden ennen valtuustokäsittelyä tai jopa ennen lautakuntakierrosta. Tällöin olisi mahdollista vielä huomioida kuntalaisten mielipiteet ja ehdotukset toimenpiteiden osalta.

Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontui ensimmäisen kerran vuoden 2001 syksyllä. Liikenneturvallisuustyöryhmän koollekutsujana ensimmäisessä koontumisessa toimi tekninen johtaja. Liikenneturvallisuustyöryhmän alustava kokoonpano on esitetty liitteessä 4. Jatkossa koollekutsujan roolia ja muita vastuutehtäviä voidaan kierrättää hallinnonalojen välillä.



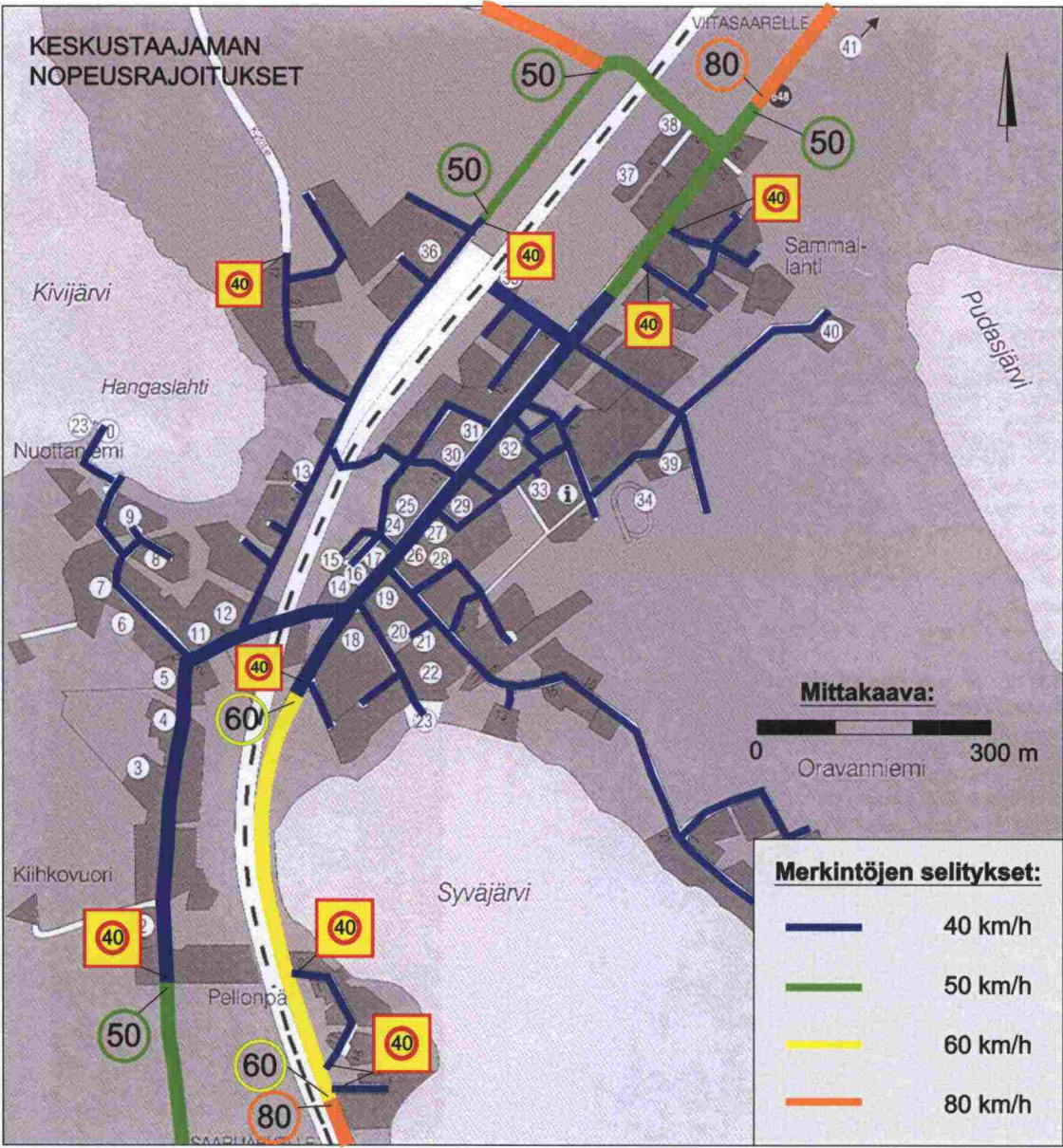
Liikenneturvallisuustyön jatkuvuus Kannonkoskella varmistuu liikenneturvallisuuksuustyöryhmän käynnistyessä ja poliittisen päätöksenteon annettua liikenneturvallisuussuunnitelmalle hyväksymisensä ja sitoutumisensa. Ensimmäinen tärkeä askel hallintokuntien sisäisessä ja välisessä työskentelyssä on jo otettu tämän suunnitelman aikana. Hallintokunnat ovat laatineet jo ensimmäiset toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat. Liikenneympäristöön kohdistuvat toimenpiteet vaikutuksineen ovat heti todettavissa, kasvatukselliset, asenteisiin kohdistuvat vaikutukset pidemmän ajanjakson kuluessa. "Väliaikatuloksia" liikenneturvallisuustyön vaikuttavuudesta saadaan onnettomuustilastoja seuraamalla ja asenteiden osalta esimerkiksi tekemällä mielipidekyselyjä, keräämällä palautetta osana normaalia toimintaa sekä tekemällä esimerkiksi turvavyön käyttöä koskevia laskentoja.

### **Suunnitelman toteuttamisen seuranta**

Tämän liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamisesta, kunnan liikenneturvallisuustilanteen kehittymisestä sekä liikennekasvatus- ja valistussuunnitelman käyttöönottoa seurataan joka toinen vuosi kokoontuvassa työryhmässä. Tähän työryhmään kuuluvat Kannonkosken kunnan, Keski-Suomen tiepiirin, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen ja Liikenneturvan edustajat. Työryhmän koolle kutsujana toimii kunnan edustaja.

## LIITTEET

- |         |  |
|---------|--|
| Liite 1 | Kannonkosken keskustaajaman nopeusrajoitukset          |
| Liite 2 | Tienkäyttäjäkyselyt, kyselykaavake                     |
| Liite 3 | Tienkäyttäjäkyselyt, eniten mainintoja saaneet kohteet |
| Liite 4 | Liikenneturvallisuustyöryhmä                           |
| Liite 5 | Toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat                 |







## ONGELMAT LIIKENNEKÄYTTÄYTYMISESSÄ

4. Kerro, mitkä seuraavista asioista pitävät paikkansa Kannonkoskella kulkiessasi. Merkitse rasti kohtaan, mikä vastaa parhaiten tilannetta Kannonkoskella.

Aihe	Pitää paikkansa	Ei pidä paikkaansa	En osaa sanoa
Jalankulku on vaarallista keskustassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräily on vaarallista keskustassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tien ylitykset keskustassa ovat vaarallisia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot ajavat ylinopeutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot ajavat liian hitaasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörätiet ja jalkakäytävät ovat heikossa kunnossa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörateitä ja jalkakäytäviä ei hiekoiteta eikä aurata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörien pysäköinti on hankalaa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autojen pysäköinti on hankalaa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoja ei pysäköidä omalle paikalleen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot eivät käytä ajaessaan valoja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikenteen aiheuttama melu häiritsee minua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuorma-autot ja rekat ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hitaat ajoneuvot kuten traktorit ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuoret kuljettajat (pyöräilijät tai autoilijat) ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
lakkäät kuljettajat (pyöräilijät tai autoilijat) ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset ajavat humalassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset ajavat lääkkeiden ja huumeiden vaikutuksen alaisena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset eivät käytä heijastimia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset eivät ylitä tietä suojatien kohdalta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot eivät kääntyessään varo jalankulkijoita	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä pyörateitä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mopot ajavat pyörateilla tai jalkakäytävillä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät varo jalankulkijoita	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä kypärää	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä pimeällä valoja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 5. Mielipiteenne liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä

Seuraavassa tiedustellaan mielipidettänne erilaisiin toimenpiteisiin, joiden arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta. Miettikää soveltuisivatko ne teidän mielestänne käytettäväksi omalla alueellanne? Vain, jos teillä on mielessä sopiva kohde, kertokaa se lyhyesti! MERKITSE KOHTEET LIITEKARTTAAN !

Arvioikaa seuraavien toimenpiteiden vaikutusta yleiseen liikenneturvallisuuteen asteikolla: (1=erittäin huono, 2=melko huono, 3=melko hyvä, 4=erittäin hyvä, 0=en osaa sanoa). Merkitkää numero kohteen edessä olevaan ruutuun!

- ☐ Töyssyt, kohde: .....
- ☐ Korotettu suojatie, kohde: .....
- ☐ Suojatie, kohde: .....
- ☐ Korotettu liittymä, kohde: .....
- ☐ Liikenneympyrä, kiertoliittymä, kohde: .....
- ☐ Erillinen kevyen liikenteen väylä, kohde: .....
- ☐ Nopeusrajoituksen alentaminen, kohde: .....

## 6. Mielipiteenne liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä (jatkuu)

Seuraavassa on muita yleisiä toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Arvioikaa samalla asteikolla kuin edellisessä ( 1-4 , 0=ei osaa sanoa) niiden vaikutusta.

- ☐ Poliisin tehokkaampi valvonta ☐ Ankarat sakotuskäytännöt
- ☐ Kameravalvonta ylinopeuksien estämiseksi ☐ Nopeudenrajoitin autossa
- ☐ Kameravalvonta liikennevaloissa päin punaista ajamisen estämiseksi
- ☐ Juopuneena ajamisen estäminen (puhalluskoerattilukko)

Tiedottaminen ja valistus:

kohderyhmänä	lapset	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	jalankulkijat yleensä	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	pyöräilijät yleensä	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	mootoriajoneuvon kuljettajat	<input type="checkbox"/>

Kuljettajaopetus:

kohderyhmänä	mopoilijat/moottoripyöräilijät	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	nuoret auton kuljettajat	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	iäkkäät kuljettajat	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	työikäiset kuljettajat	<input type="checkbox"/>

- ☐ Liikenneturvallisuustietoiskujen lisääminen
- ☐ Erilaisten liikenneturvallisuusvälineiden (esim. heijastin, pyöräilykypärä) käytön muuttaminen pakolliseksi

KIITOS VASTAUKSISTANNE !



**KANNONKOSKI**  
KYSELYT / yleiset tied

k = koulu  
tp = työpaikka

Tie	Osoite Tieosa	Etäisyys	Huom	Maininnat kpl	Ongelma	Ky- sely
16889	1			16	KI-väylä puuttuu (välillä Pellonpää keskusta)	tp
648	7	2500	Leppäkyläntie	9	KI-väylä+valaistus välille keskusta-Pellonpään asuntoalue	tp
648			Leppäkyläntie	6	Keskustaajamaan töyssyt: koulu, S-market, päiväkot	k, tp
648	8		Leppäkyläntie	4	KI-väylä ja valaistus välille Piispalan risteys-Kannonpää	tp
16934			Kämärin mäki	4	Jyrkkä mutka mäen jälkeen, tien peruskorjaus ja mäki- profiilin loiventaminen, sillan korotus, huono talvikunnos- sapito	tp
16934			Lokakylän risteys	3	Näkyvyys huono huopanankoskelle päin	tp,k
648	8	0-700		3	Autoilijoilla suuri nopeus - nopeatrajoitus 60->50km/h mäen päälle asti	k

**KANNONKOSKI**  
KYSELYT / kaavatiet

Osoite	Huom	Maininnat kpl	Ongelma	Ky- sely
Järvitie	Pensaita leikattava näkyvyyden parantamiseksi	3	Tien ylitys molemmista suunnista, nopeatrajoitusta alenettava, huonot näkemät (pensaita)	k

**KANNONKOSKEN KUNNAN**  
**LIIKENNETURVALLISUUSTYÖRYHMÄ**

**Sivistystoimi**

Peltola Alpo, sivistystoimenjohtaja

**Sosiaalitoimi**

Räsänen Päivi, päiväkodin johtaja

Vidman Anja, vanhustyön ohjaaja

**Tekninen toimi**

Pihlasaho Kalevi, kunnanrakennusmestari

**Terveystoimi**

Kolmonen Rauni, terveydenhoitaja / valtuutettu

**YHTEISTYÖTAHOT**

**Liikenneturva**

Leena Piippa, yhteyspäällikkö, Jyväskylän toimisto

**Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos**

Asko Hackzell, poliisi

**Tiehallinto**

Taisto Halttunen, liikenneturvallisuusinsinööri, Keski-Suomen tiepiiri

HALLINTOKUNTA	SIVISTYSTOIMI				
TAVOITE	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU- HENKILO	TOTEUTU- MINEN
TURVALLINEN KOULUMATKA	Ohjeet koulumatkalle Ohjeet kuljettajille	elokuu	vanhemmat kuljettajat	luokanopettajat siv.toimenjohtaja joukkoliikennevast.	tutustumispäivänä / kuljetussopimukset ennen koulun alkua
TURVAVÄLINEET	Kypärän käyttö Heijastimet Pyörän kunto ja välineet	elokuu syyskuu toukokuu	vanhemmat lahjoittaja poliisi	luokanopettajat vanhemmat vanhemmat	vanhempainilta syystiedote liikennekilpailu
VALISTUS	Oppitunnit Kirjallisuus Integrointi muuhun opetukseen	Huhtikuu Koko vuosi Koko vuosi	Poliisi Liikenneturva vanhemmat	rehtori rehtori opettajat	oppitunneilla esitteet ajankohtaiset asiat
LIIKENNEPÄIVÄ	Liikennekilpailu	toukokuu	Poliisi	rehtori / opettajat	liikennekilpailupäivä
TURVALLINEN LIIKENNEILMAPIIRI	Aikuiset hyvänä esimerkkinä	koko vuosi	koko kouluyhteisö		tekemällä itse oikein



HALLINTOKUNTA	SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMI				
TAVOITE	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU-HENKIÖ	TOTEUTU-MINEN
<b>ASIALLISET JA MYÖNTEISET ASEENTEET:</b> Tiedon jakaminen päivähoidossa, vanhustyössä, kotipalvelussa ja kehitysvammatyössä asiakkaille ja henkilökunnalle	LIIKENNEVALISTUS ASEENTEISIIN VAIKUTTAMINEN	Jatkuva			
	Päivähoito: vanhempainillat, liikennelaulut + leikit, nukketatteri, opetustuokiot		Henkilökunta Lasten vanhemmat Poliisi	Päiväkodinjohtaja	
	Vanhustyö: teemaviikot, tietoisuus, keskusteluja aiheesta, videot, esitteet, julisteet		Henkilökunta Omaiset Neuvola	Vanhustyön ohjaaja	
	Kotipalvelu: jaetaan esitteitä, heijastimia, keskustelua aiheesta				
	Kehitysvammatyö: keskustelut, videot				
<b>LISÄTÄÄN KOKEMUKSIA LIIKENTEESSÄ KULKEMISESTÄ</b>	Kävelyretket -> henkilökunnan esimerkki	Jatkuva	Päiväkodin henkilökunta Vanhustyön henkilökunta Kotipalvelun ja kehitysvammatyöntekijät		
<b>TURVALAITTEIDEN KÄYTÖN LISÄÄMINEN</b>	Valistus, heijastimet, turvavyöt pienilläkin matkoilla, pyöräilykypärät, saattajat / ohjaajat	Jatkuva	Taksiautoilijat Linja-auton kuljettajat		
	Päivähoito: Poliisin tehoiskut syksyisin päiväkodin alueella	Syksy	Poliisi Neuvola		

HALLINTOKUNTA		TEKNINEN TOIMI			
TAVOITE	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU- HENKIÖ	TOTEUTU- MINEN
NOPEUKSIEN ALENTAMINEN TAAJAMASSA	Nopeusrajoitusten alentaminen Valvonta	marraskuu	Tiehallinto Poliisi		
KEVYTLLIKENTTEEN ONNETTOMUUKSIEN EHKÄISEMINEN	Kevytliikenteen väylien rakentaminen Puhtaanapito / liukkaudenesto	marraskuu - huhtikuu	Tiehallinto		
HIRVIONNETTOMUUKSIEN VÄHENTÄMINEN	Tienvarsien raivauksen tehostaminen	toukokuu - syyskuu	Tiehallinto		

HALLINTOKUNTA	TERVEYSTOIMI / NEUVOLA			
TAVOITE	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUUHENKILO
JOKAINEN ODOTTAVA PERHE KÄYTTÄÄ TURVAVYÖTÄ JA HEIJASTINTA	Odottaville äideille valistus neuvolakäynnin yhteydessä turvavyön ja heijastimen käytöstä	Jatkuva	Äitiysneuvola	terveydenhoitaja
KAIKKI VAUVAIKÄISET KÄYTTÄVÄT TURVAVYÖTÄ	Jatketaan turvaistuinten vuokrausta alle 1-vuotiaille	Jatkuva	Lastenneuvola MLL	terveydenhoitaja
JOKAINEN LEIKKI-IKÄINEN LAPSI KÄYTTÄÄ TURVAVYÖTÄ, HEIJASTINTA JA PYÖRÄILYKYPÄRÄÄ	"Kulkunen"- lehden jakaminen 4-vuotiaille vuosittaisessa neuvolatarkastuksessa kysellään turvavyön, heijastimien ja pyöräilykypärän käytöstä esikoulutarkastuksessa ja kouluun tutustumispäivänä kiinnitetään huomio turvalliseen koulutiehen	Jatkuva		terveydenhoitaja
ALA-ASTEEN OPPILAAT KÄYTTÄVÄT PYÖRÄILYKYPÄRÄÄ, HEIJASTINTA JA TURVAVYÖTÄ	koulutarkastuksissa kysytään suojavälineiden käytöstä vammojen hoitotilanteissa tehostetaan keskustelua liikenneturvallisuudesta	Jatkuva		terveydenhoitaja
YLÄASTEEN OPPILAAT YMMÄRTÄVÄT VASTUUNSA LIIKENTEESSÄ	ensiapuopetus terv.tarkastuksissa ja hoitotilanteissa keskustellaan liikenneturvallisuuskysymyksistä, erityiskohteena mopo- ja kaverikuljettajat neuvontaa ja ohjausta vastaanottokäynneillä sekä kotikäynneillä ja valistustilaisuuksissa	Jatkuva		terveydenhoitaja / kotisairaanhoido
LISÄTÄÄN VANHUSTEN TIETOA TURVALAITTEISTA	Neuvontaa ja ohjausta vastaanottokäynneillä sekä kotikäynneillä ja valistustilaisuuksissa	Jatkuva		terveydenhoitaja / kotisairaanhoido